

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1992-1993**

26 NOVEMBER 1992

Ontwerp van wet houdende de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1993

(Sectie 33: Verkeer
en Infrastructuur)
[artikelen 2.33.1 tot 2.33.18]

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DESUTTER**

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

De beleidsnota met betrekking tot dit departement is sinds de maand september 1992 beschikbaar.

De Minister denkt dat het dus niet nodig is om in deze inleidende uiteenzetting een samenvattende schets ervan te maken. Bij wijze van inleiding, stelt de Minister drie thema's voor die, naar zijn gevoelen, de komende maanden in het centrum van de belangstelling zullen staan.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Decléty, voorzitter; Appeltans, Bartholomeeussen, Boël, mevr. Cahay-André, de heren Cardoen, Gesquiere, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Quintelier, Seeuws, mevr. Van den Poel-Welkenhuysen en de heer Desutter, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren De Loor, De Roo, Dufour, Guillaume en mevr. Van Cleuvenbergen.

R. A 16077*Zie:***Gedr. St. van de Senaat:****530 (1992-1993):**

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Nrs. 2 tot 16: Verslagen.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1992-1993**

26 NOVEMBRE 1992

Projet de loi contenant le budget général des dépenses pour l'année budgétaire 1993

(Section 33: Communications
et Infrastructure)
[articles 2.33.1 à 2.33.18]

RAPPORT

**FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DESUTTER**

I. EXPOSE DU MINISTRE

La note de politique générale relative à son département est disponible depuis le mois de septembre 1992.

Dans cet exposé introductif, le ministre ne pense donc pas nécessaire d'en tracer un résumé. En guise d'introduction, il se propose donc d'aborder trois thèmes qui, à son estime, seront au centre de l'actualité dans les prochains mois.

Ont participé aux travaux de la Commission:

1. Membres effectifs: MM. Decléty, président; Appeltans, Bartholomeeussen, Boël, Mme Cahay-André, MM. Cardoen, Gesquiere, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Quintelier, Seeuws, Mme Van den Poel-Welkenhuysen et M. Desutter, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. De Loor, De Roo, Dufour, Guillaume et Mme Van Cleuvenbergen.

R. A 16077*Voir:***Documents du Sénat:****530 (1992-1993):**

N° 1: Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Nos 2 à 16: Rapports.

Om te beginnen zal hij de problemen van de verkeersveiligheid behandelen. Vervolgens de problemen die zich voordoen in de schoot van de twee regio's die nog van zijn departement afhangen, namelijk de Regie der Gebouwen en de R.M.T. Tenslotte zal hij ingaan op de situatie die door het verlenen van een verhoogde autonomie aan de overheidsbedrijven en aan Sabena ontstaan is.

1. Verkeersveiligheid

Sinds zijn aankomst op het departement van Verkeer en Infrastructuur, is de veiligheid van het wegverkeer voor hem een dagelijkse zorg.

Zo geniet de invoering van het rijbewijs met punten zijn voorkeur, maar daarvoor kan hij nog geen precies tijdspad in het vooruitzicht stellen. Voor hem is het belangrijk dat elke overhaasting wordt vermeden en dat de uitvoeringsmaatregelen, in samenspraak met alle betrokken partijen, omstandig worden onderzocht. Een zo ruim mogelijke sociale consensus is hier inderdaad noodzakelijk als men deze maatregel enigszins doeltreffend wil maken.

Niettemin zal het rijbewijs met punten in België worden toegepast. Het aantal overtredingen van chauffeurs zetten er hem toe aan, maar hij zou niet aanvaarden dat een urgentiesituatie naar een kwalijke overhaasting zou leiden.

De Minister heeft dus zijn administratie opdracht gegeven om opnieuw een diepgaand overleg op gang te brengen, een overleg dat trouwens in twee fasen zal verlopen. De eerste zal de voorbereiding zijn van een voorontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering tussen de administratie en de betrokken overheden. Daarna zal dat voorontwerp worden voorgelegd aan een nationale commissie voor het wegverkeer waarin de officiële instanties en de bij het wegverkeer betrokken privé-instellingen vertegenwoordigd zullen zijn.

Het spreekt voor zich dat, in dat raam, een hele reeks vragen aan bod zullen komen en dat de resultaten van de Franse ervaring zeer zeker en met veel attentie onderzocht zullen worden. Het zal slechts na afloop van dit diepgaand beraad zijn dat het rijbewijs met punten in ons land realiteit zal worden.

Deze nationale commissie zal eveneens de kwestie van het gebruik overdag van de verkeerslichten moeten onderzoeken. De Benelux-proef werd verdaagd en de Minister is niet overtuigd van de juiste waarde van deze maatregel. Maar hij zal, na rijp beraad en overleg, het advies van personen met ondervinding volgen.

Verder zal ook aandacht worden besteed aan de automatische controle op de overtredingen, meer be-

Tout d'abord, il traitera des questions relatives à la sécurité routière. Ensuite, il abordera les problèmes qui se posent au sein des deux régions dépendant encore de son département, à savoir la Régie des Bâtiments et la R.T.M. Enfin, il dira quelques mots de la situation créée par l'octroi d'une autonomie accrue à la fois aux entreprises publiques et à la Sabena.

1. Sécurité routière

Depuis son arrivée au département des Communications et de l'Infrastructure, le problème de la sécurité routière fait partie de ses préoccupations quotidiennes.

Ainsi, l'instauration du permis à points demeure une de ses priorités, mais il ne peut avancer aucun calendrier précis. Il importe pour le ministre d'éviter toute précipitation et d'examiner de manière circonstanciée les mesures d'exécution avec toutes les parties intéressées. En effet, un consensus social aussi large que possible demeure ici une nécessité si l'on veut conférer à cette mesure une certaine efficacité.

Il reste néanmoins que le permis à points sera appliqué en Belgique. Le nombre d'infractions commises par les conducteurs l'y encourage, mais il ne voudrait pas que l'urgence d'une situation conduise à une précipitation de mauvais aloi.

Ainsi le ministre a-t-il chargé son administration de relancer une concertation approfondie, qui se déroulera d'ailleurs en deux phases. La première sera la préparation d'un avant-projet d'arrêté royal d'exécution, entre les administrations et les autorités concernées. Ensuite, cet avant-projet sera soumis à une commission nationale pour la circulation routière dans laquelle seront représentés tous les organismes officiels et les institutions privées concernées par la circulation routière.

Il est évident que, dans ce cadre, toute une série de questions seront abordées et que les résultats de l'expérience française seront très certainement analysés avec beaucoup d'attention. Ce ne sera qu'après cette réflexion approfondie que le permis à points pourra devenir une réalité dans notre pays.

Cette commission nationale aura aussi à examiner la question de l'utilisation des feux de circulation pendant la journée. L'expérience Benelux a été ajournée et le ministre n'est pas persuadé de la valeur réelle de cette mesure. Mais il s'en remettra à l'avis de personnes expérimentées après mûre réflexion et concertation.

Une attention devrait également être portée au contrôle automatique des infractions, et notamment à la

paald aan de problematiek van de controle op de verkeersvoorschriften en de met deze controle gepaard gaande sancties.

De controle op de voorschriften moet in de eerste plaats reëel zijn. Dit betekent dat de weggebruiker moet weten dat de kans om gecontroleerd te worden, groot is.

Vervolgens moet de controle nuttig zijn. Het toezicht van de ordediensten op het verkeer is het eerste middel waarmee overtredingen met nefaste gevolgen en met een kans op ongevallen worden opgespoord.

Ten slotte moet de controle efficiënt zijn. Dit betekent dat ze moet worden gevolgd door snelle vervolgingen en dat de procedure tegelijk vlotter en coherenter moet worden gemaakt. De versnippering van de bevoegdheden vergemakkelijkt de opdracht echter niet.

Daarom heeft hij onlangs aan zijn collega van Justitie de creatie van een interministeriële werkgroep voorgesteld met het oog op het bepalen van de voorwaarden waaronder gebruik kan worden gemaakt van automatische apparaten om bepaalde overtredingen vast te stellen.

Daarenboven, om de gerechtelijke overheden van een groot aantal verkeersdossiers te ontlasten, en om het treffen van sancties na de overtreding sneller te laten verlopen, zal deze werkgroep eveneens onderzoeken welke bepalingen zouden moeten worden genomen om sommige overtredingen van het verkeersreglement uit het strafrecht te halen. In dat systeem zou aan de overtreder de betaling van een bedrag worden voorgesteld. Indien hij aanvaardt, wordt de zaak na de betaling afgesloten; in het tegenovergestelde geval wordt naar het klassieke juridische systeem teruggekeerd om de rechten van de verdediging te garanderen.

In verband met de reglementering van de transportmiddelen en hun veiligheid, beperkt de Minister zich vanzelfsprekend niet tot de door zijn departement uit te voeren studie aangaande een reglementering die verbod van kits voor bromfietsen beoogt.

Voor de andere transportmiddelen moet men weten dat de goedkeuring van voertuigen sedert enkele jaren door een reeks Europese richtlijnen geregeld wordt en dat het zo goed als onmogelijk is geworden om initiatieven op het Belgische reglementaire vlak te nemen zonder vooraf die van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aan te nemen. Tijdens de Europese Ministerraad van het Vervoer, die plaatshad te Luxemburg op 26 oktober laatstleden, heeft de Minister trouwens de klemtoon gelegd op de hele veiligheidsproblematiek van de transportmiddelen.

Ten slotte wenst de Minister mede te delen dat hij op dinsdag 17 november aanstaande de Interministeriële Conferentie van Verkeer en Infrastructuur zal

problématique du contrôle des prescriptions routières et des sanctions qui doivent accompagner ce contrôle.

Le contrôle des prescriptions doit d'abord être réel. Ce qui veut dire qu'il faut que l'usager de la route sache qu'il y a une grande probabilité qu'il soit contrôlé.

Le contrôle doit ensuite être utile. La surveillance de la circulation par les forces de l'ordre constitue le premier moyen par lequel sont recherchées les infractions qui ont des conséquences néfastes et qui créent des risques d'accident.

Le contrôle doit enfin être efficace. Ce qui signifie qu'il doit être suivi de poursuites rapides et que la procédure doit être à la fois facilitée et rendue plus cohérente. Cependant, la fragmentation des compétences ne facilite pas la tâche.

C'est pourquoi, il a récemment proposé à son collègue de la Justice de créer un groupe de travail interministériel afin de déterminer dans quelles conditions il pourrait être fait usage d'appareils automatiques pour constater certaines infractions.

En outre, afin de décharger les autorités judiciaires d'un grand nombre de dossiers de roulage et d'accélérer la prise des sanctions après l'infraction, ce groupe de travail étudiera également quelles dispositions devraient être prises pour dépénaliser certaines infractions au code de la route. Dans le système dépénalisé, le contrevenant se verrait proposer le paiement d'une somme. S'il accepte, l'affaire sera terminée après le paiement; dans le cas contraire, on retournera vers le système judiciaire classique de manière à garantir les droits de la défense.

En ce qui concerne la réglementation des moyens de transport et leur sécurité, le ministre ne se limite évidemment pas à faire étudier, par son administration, une réglementation visant l'interdiction des kits des cyclomoteurs.

Pour les autres moyens de transport, il faut savoir que depuis plusieurs années, la réception des véhicules est régie par une série de directives européennes et qu'il est devenu quasi impossible d'entreprendre des initiatives sur le plan réglementaire belge sans en référer au préalable à la Commission des Communautés européennes. Il a d'ailleurs insisté au cours du Conseil européen des ministres des Transports, qui s'est tenu le 26 octobre dernier à Luxembourg, sur toute la problématique de la sécurité des moyens de transport.

Enfin, le ministre tient à signaler qu'il réunira le mardi 17 novembre prochain la Conférence interministérielle des Communications et de l'Infrastructure.

bijeenroepen. Op de agenda van deze conferentie staan talrijke punten, waaronder de problematiek van het autowegennet en van de nationale wegen, die sedert de regionalisering van 1988 tot de uitsluitende bevoegdheid van de Gewesten behoren.

2. Regie der Gebouwen en R.M.T.

Betreffende de Regie der Gebouwen beoogt de Minister bij voorrang een duidelijk inschatting van de toestand van de instelling. In dat verband heeft hij daarom aan de Inspectie van Financiën een verslag gevraagd. Dat document bracht hem niet voldoende klaarheid en, op zijn voorstel, heeft de Regering dan ook haar akkoord verleend voor de uitvoering van een audit bij de Regie der Gebouwen.

Dat verslag zal de aspecten financiën, organisatie en bezitting bevatten. Het zal als basis dienen om het toekomstig beleid uit te werken.

In ieder geval zouden besparingen mogelijk moeten zijn door een meer rationele bezetting van de openbare gebouwen.

In 1992 werd een bedrag van 950 miljoen uitgetrokken voor prioritaire en onvermijdelijke werken, en naar zijn gevoelens is het niet mogelijk om nieuwe totaalprogramma's op te zetten alvorens de toestand van de Regie der Gebouwen opgehelderd is. Dit neemt niet weg dat bepaalde acties voorrang hebben, zoals die welke de realisatie van een passend beleid in de penitentiaire sector en inzake de opvang van vluchtelingen mogelijk maken.

Deze aangelegenheid werd aan de Regering voorgelegd.

De Regie voor Maritiem Transport, die de nationale zeevaartlijn Oostende-Dover uitbaat, zal in 1993 een bijzondere aandacht vragen.

Deze parastatale A, opgericht bij de wet van 1 juli 1971, heeft als opdracht het vervoer over zee te verzekeren tussen Groot-Brittannië en België volgens commerciële en industriële methodes.

Een verslag over de doorlichting van de R.M.T. heeft een aantal structurele onevenwichten aan het licht gebracht waarmee de Regie wordt geconfronteerd. Daarenboven vormen de nakende openstelling van de Kanaaltunnel, het invoeren van de gemeenschappelijke markt en de steeds agressievere concurrentie tussen de *shipping operators* zeer ernstige bedreigingen voor de overlevingskansen van de zeevaartlijn. Deze overlevingskansen zullen bepaald worden door een dynamisch antwoord op voormelde uitdagingen.

Een oplossing kan slechts gevonden worden op basis van een zo breed mogelijke consensus en met de steun van alle betrokken partijen. Daarom werd overleg gepleegd met onder meer de directie van de Regie, het Vlaamse Gewest, de Stad Oostende en de vakbonden.

De nombreux points sont inscrits à l'ordre du jour de cette conférence, parmi lesquels la problématique du réseau des autoroutes et des routes nationales, réseau qui est devenu depuis la régionalisation de 1988 une compétence exclusive des Régions.

2. Régie des Bâtiments et R.T.M.

En ce qui concerne la Régie des Bâtiments, le ministre déclare que sa priorité est d'appréhender nettement la situation de cet organisme. Il a donc demandé un rapport à ce sujet à l'Inspection des Finances. Ce document ne lui a pas paru suffisamment éclairant et dès lors, sur sa proposition, le Gouvernement a marqué son accord pour la mise en œuvre d'un audit de la Régie des Bâtiments.

Ce rapport devra porter sur les aspects financiers, organisationnels et occupationnels. Il servira de base à l'élaboration de la politique à mener à l'avenir.

En tout état de cause, il devrait être possible de dégager des économies via une occupation plus rationnelle des bâtiments publics.

En 1992 un montant de 950 millions a été destiné aux travaux prioritaires et inéluctables qui avaient été prévus et, à son sens, il n'est pas possible d'établir de nouveaux programmes d'ensemble sans avoir clarifié la situation de la Régie des Bâtiments. Il n'empêche que certaines actions sont prioritaires comme celles qui permettent de réaliser une politique adéquate dans le secteur pénitencier et en matière d'accueil des réfugiés.

Le Gouvernement a été saisi de cette question.

Pour ce qui concerne la Régie du Transport maritime, qui exploite la ligne maritime Ostende-Douvres, celle-ci demandera en 1993 une attention particulière.

Ce parastatal A, qui a été créé par la loi du 1^{er} juillet 1971, a pour mission d'assurer le transport par mer entre la Grande-Bretagne et la Belgique, selon des méthodes commerciales et industrielles.

Un rapport audit sur la R.T.M. a mis en lumière un certain nombre de déséquilibres structurels auxquels la Régie est confrontée. En outre, l'ouverture imminente du Tunnel sous la Manche, l'introduction du marché commun et la concurrence de plus en plus agressive entre les armateurs constituent de très sérieuses menaces pour la survie de la ligne maritime. Ses chances de survie seront conditionnées par une réponse dynamique aux défis précités.

Une solution ne peut être trouvée que sur la base d'un consensus aussi large que possible et avec l'aide de toutes les parties concernées. C'est pourquoi il y a eu une concertation entre, notamment, la direction de la Régie, la Région flamande, la Ville d'Ostende et les organisations syndicales.

Uitgaande van een dergelijke consensus zullen formele voorstellen aan de Regering gedaan worden die waarborgen moeten bieden voor werkingsvoorwaarden die het behoud van de Regie mogelijk maken in het kader van het Kanaalverkeer, ondanks de belangrijke veranderingen waaraan dit verkeer thans onderhevig is.

3. Autonome overheidsbedrijven

De beheerscontracten van Belgacom, De Post en de N.M.B.S. zijn respectievelijk verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 4 september, 1 oktober en 14 oktober 1992.

Vanaf die data hebben deze bedrijven dus het statuut van autonoom overheidsbedrijf verworven, met als gevolg de fundamentele wijziging van het relatiesysteem tussen deze bedrijven en de overheid. Voortaan zijn de directieorganen verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van deze bedrijven.

Dat is de filosofie van de wet van 21 maart 1991 en we stonden erop dat zij integraal gerespecteerd werd, meer bepaald door aan deze bedrijven een zo ruim mogelijke autonomie te verlenen.

Het beheerscontract bepaalt de doelstellingen die aan deze overheidsbedrijven worden opgelegd voor de vijf komende jaren.

Het is dan ook de taak van de Regeringscommissaris om aandachtig toe te zien op de goede uitvoering van het beheerscontract en op de effectieve realisatie door het bedrijf van de openbare dienstverlening. Vanzelfsprekend zal hij bij de bevoegde Minister regelmatig verslag over zijn opdracht uitbrengen.

Een ander essentieel element betreffende het door het overheidsbedrijf gevoerde beleid en waarvoor het optreden van de bevoegde Minister vereist is, is het ondernemingsplan. Dat plan moet jaarlijks worden opgesteld en hem ter goedkeuring worden voorgelegd wat betreft de uitvoering van de taken van openbare dienstverlening. De andere gedeelten van het plan worden ter informatie medegedeeld.

Benevens de onderhandeling over het beheerscontract, liggen de voornaamste mogelijkheden van de Minister om het gevolgde beleid te beïnvloeden, in de bevoegdheden van de regeringscommissaris en in de goedkeuring van het ondernemingsplan.

Het is dus binnen dat nieuw juridisch kader dat wij moeten nadenken over de best passende organisatie van de parlementaire controle.

De Minister is, zoals in de Kamer, bereid om een vergadering van de commissie te wijden aan het onderzoek van de beheerscontracten. Anderzijds zou

A partir d'un tel consensus, des propositions formelles garantissant des conditions de fonctionnement qui rendront possible le maintien de la Régie dans l'ensemble du trafic transmanche, malgré les mutations profondes subies actuellement, seront transmises au Gouvernement.

3. Entreprises publiques autonomes

Les contrats de gestion de Belgacom, de La Poste et la S.N.C.B. ont été publiés respectivement au *Moniteur belge* des 4 septembre, 1^{er} octobre et 14 octobre 1992.

Depuis ces dates, ces entreprises ont donc acquis le statut d'entreprise publique autonome, ce qui a pour conséquence de modifier fondamentalement le système des relations entre ces entreprises et l'autorité publique. Ce sont maintenant les organes de direction de ces sociétés qui sont responsables pour la gestion quotidienne de ces entreprises.

Là est la philosophie de la loi du 21 mars 1991 et nous avons tenu à ce qu'elle soit intégralement respectée, notamment en conférant à ces entreprises l'autonomie la plus large.

Le contrat de gestion fixe les objectifs qui sont assignés aux entreprises publiques pour les cinq prochaines années.

Et c'est le commissaire du gouvernement qui devra être attentif à la bonne exécution du contrat de gestion et donc à la réalisation effective par l'entreprise des missions de service public. Il fera évidemment régulièrement rapport au ministre compétent de l'exécution de sa mission.

Un autre élément essentiel concernant la politique poursuivie par l'entreprise publique où l'intervention du ministre compétent est requise, est le plan d'entreprise. Celui-ci doit être établi annuellement et être soumis à son approbation pour ce qui concerne l'exécution des tâches de service public, les autres parties du plan étant communiquées pour information.

Outre la négociation du contrat de gestion, les principales possibilités pour le ministre d'influencer la politique suivie se trouvent dès lors dans les pouvoirs du commissaire du gouvernement et dans l'approbation du plan d'entreprise.

C'est donc dans ce nouveau cadre juridique que nous devons réfléchir à l'organisation la plus adéquate du contrôle parlementaire.

Ainsi que ce fut le cas à la Chambre, le ministre est évidemment disposé à consacrer une séance de commission à l'examen des contrats de gestion. D'autre

eveneens een informatiezitting kunnen worden gehouden betreffende de ondernemingsplannen, zodra zij opgemaakt zijn.

In dat verband herinnert de Minister eraan dat de N.M.B.S. vertraging heeft opgelopen bij de uitwerking van haar ondernemingsplan en dat het tot zijn grootste spijt waarschijnlijk slechts in het begin van volgend jaar beschikbaar zal zijn.

Overeenkomstig hun beheerscontract, zou het ondernemingsplan van Belgacom en dat van De Post rond het midden van 1993 opgesteld moeten zijn.

Op te merken valt dat de wet eveneens bepaalt dat de Raad van Bestuur een verslag opstelt voor de Minister over de uitvoering van de taken van openbare dienstverlening en dat de Minister jaa. liks verslag uitbrengt voor de Wetgevende Kamers aangaande het door de autonome overheidsbedrijven gevoerde beleid.

Om te besluiten wenst de Minister nog even Sabena te vermelden.

De controlebevoegdheden van de Minister over Sabena zijn nog beperkter dan die waarover hij beschikt tegenover de autonome overheidsbedrijven, aangezien Sabena nu een naamloze vennootschap van publiek recht is.

Reeds bij de aanvang van deze regering is overgegaan tot de herkapitalisatie van de onderneming, tot de wijziging van haar juridisch statuut en tot het sluiten van een akkoord met een industriële partner, Air France, een akkoord waarmee de Europese overheden hebben ingestemd. Onlangs werd het bedrijf getroffen door sociale acties die vandaag gelukkig tot rust zijn gekomen. De regering hoopt dat de onderneming zich nu volop zal kunnen bezighouden met de uitwerking van het plan dat haar in staat moet stellen de internationale concurrentie aan te kunnen.

Tot besluit van deze inleidende uiteenzetting, werst de Minister het belang van een correcte mobiliteit van personen en van goederen te onderstrepen.

Een betere mobiliteit is voor elke moderne maatschappij een noodzakelijk element. Zij dient plaats te vinden onder optimale prijs- en veiligheidsvoorwaarden, zowel voor personen als voor economische subjecten, en dit met respect voor het leefmilieu. Ziedaar onze grootste uitdaging voor de toekomst.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een commissielid stelt de volgende vragen:

Departement

Het lid stelt met enige verwondering vast dat de reglementering van de binnenscheepvaart en de exploitatie van binnenschepen deel uitmaakt van het hoofdstuk wegvervoer en niet van het hoofdstuk over de binnen- en zeescheepvaart. Wellicht is dat toe te schrijven aan een onnauwkeurige redactie?

part, nous pourrions également tenir une séance d'information à propos des plans d'entreprise lorsque ceux-ci seront établis.

Il rappelle à ce sujet que la S.N.C.B. a pris quelque retard dans l'élaboration de son plan d'entreprise, et qu'à son vif regret celui-ci ne sera vraisemblablement disponible qu'au début de l'année prochaine.

Conformément à leur contrat de gestion, les premiers plans d'entreprise de Belgacom et de La Poste, devraient être établis pour le milieu de l'année 1993.

Il est à noter également que la loi prévoit que le Conseil d'administration établit un rapport pour le ministre sur l'exécution des tâches de service public et que leur ministre fait, chaque année, rapport aux Chambres législatives à propos de la politique menée par les entreprises publiques autonomes.

Il voudrait conclure en disant un mot à propos de la Sabena.

Les pouvoirs de contrôle du ministre sur la Sabena sont encore plus réduits que ceux dont il dispose vis-à-vis des entreprises publiques autonomes puisque la Sabena est maintenant une société anonyme de droit commun.

Depuis le début de ce gouvernement, nous avons procédé à la recapitalisation de l'entreprise, modifié son statut juridique et enfin conclu un accord avec un partenaire industriel, Air France, accord qui a reçu l'aval des autorités européennes. Des mouvements sociaux ont récemment touché l'entreprise et sont fort heureusement aujourd'hui apaisés. L'espoir du gouvernement est que l'entreprise puisse maintenant pleinement développer le plan qui lui permettra de faire face efficacement à la concurrence internationale.

En conclusion de cet exposé introductif, le ministre voudrait dire l'importance que représente une mobilité correcte des personnes et des biens.

Une meilleure mobilité est un élément indispensable à toute société moderne. Elle doit se réaliser dans des conditions de prix et de sécurité optimum pour les citoyens et pour les agents économiques et ce dans le respect de l'environnement. Voilà le défi majeur auquel nous serons confrontés dans le futur.

II. DISCUSSION GENERALE

Un commissaire pose les questions suivantes.

Le département

Une simple remarque: il est un peu surprenant de voir que «la réglementation du transport fluvial et l'exploitation des bateaux de navigation intérieure» ressortit au chapitre du «transport terrestre» et non pas à celui «des affaires maritimes et de la navigation». Sans doute ne s'agit-il que d'une simple confusion de texte?

Voorts is het eigenaardig dat de R.M.T., die naar verluidt geen opdracht van openbare dienst heeft, toch onder de bevoegdheid van de Minister valt. Naar men zegt werkt de Regie in de concurrentiesfeer. Wanneer er dan sprake is van een « bijzondere oplossing », wil men de Regie dan privatiseren?

Verkeerswezen

— *Algemeen beleid*

De sector inschrijving van voertuigen ontvangt steun van een vennootschap uit de particuliere sector. Over welke vennootschap gaat het en hoeveel bedraagt die steun?

Vervoer over de weg

— *Controle*

De controle op het personen- en goederenvervoer over de weg zou naar een gespecialiseerd korps gaan. Wie maakt daarvan deel uit?

Spoorwegvervoer

— *Budgettaire en financiële aspecten*

Hoeveel is het onroerend patrimonium van de N.M.B.S. waard en welke oppervlakte beslaat het?

— *Bepaling van het begrip dienstverlening aan het publiek in het kader van het binnenlands reizigersvervoer door treinen van de gewone dienst*

Nu de minima zijn verlaagd waaronder de N.M.B.S. geen dienst meer moet onderhouden, wat betekent dat er op werkdagen tenminste 150 reizigers en op de andere dagen tenminste 75 reizigers moeten zijn, welke stopplaatsen en welke lijnen komen in West-Henegouwen in het gedrang?

— *Aspecten met betrekking tot de kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid — Gedragscode tegenover de klanten*

— Loopt de N.M.B.S. sancties op wanneer zij de gedragscode tegenover de klanten niet naleeft? Zo ja, welke sancties?

Maritiem transport

— *De Belgische koopvaardijvloot*

De nieuwe wet betreffende de registratie:

Aan het uitvlaggen van Belgische schepen naar Luxemburg is als voorwaarde verbonden dat er over drie jaar 250 banen bijkomen. In het andere geval kan de Minister de vergunning om onder Luxemburgse vlag te varen intrekken. Hoeveel is de uitvoering van die voorwaarde gevorderd?

Il est étonnant de voir la R.T.M., dont on dit qu'elle n'a pas de mission de service public, figurer dans les attributions du ministre. Elle évolue dans un contexte concurrentiel, dit-on. Quand il s'agit de « solution spécifique » pour son avenir, s'agit-il de la privatiser?

Communications

— *Politique générale*

Le secteur de l'immatriculation des véhicules reçoit une aide externe d'une société privée. Qu'elle est cette société et la portée de son aide?

Transport par route

— *Contrôle*

Il est prévu de confier à un corps spécialisé le contrôle du transport de personnes et de marchandises par route. Qui composera ce corps spécialisé?

Le transport ferroviaire

— *Aspects budgétaires et financiers*

Quelle est la valeur du patrimoine immobilier de la S.N.C.B. et sa superficie?

— *Définition du service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire*

Avec l'abaissement des seuils, en-dessus desquels il n'y a pas pour la S.N.C.B. d'obligation de desservir, c'est-à-dire 150 voyageurs les jours ouvrables et 75 voyageurs les jours non ouvrables, quels sont en Hainaut occidental les points d'arrêt concernés et les lignes visées?

— *Aspects relatifs à la qualité du service et à la sécurité — Règles de conduite à l'égard des usagers*

— Le non-respect des règles de conduite à l'égard des usagers conduit-il à des sanctions dans le chef de la S.N.C.B.? Quelles sont ces sanctions?

Transport maritime

— *La marine marchande belge*

La nouvelle loi relative à l'enregistrement:

Le « dépavillonnage » vers le Luxembourg est assorti de la condition d'augmenter l'emploi de 250 unités en trois ans. Sinon, le ministre peut retirer l'autorisation de naviguer sous pavillon luxembourgeois. Où en est-on dans la réalisation de cette condition?

Is de Minister in voorkomend geval bereid te dreigen met het intrekken van die vergunning indien die voorwaarde niet wordt nagekomen en zodoende de werkgelegenheid van al onze zeelieden in gevaar te brengen, voor wie het uitvlaggen naar Luxemburg gelijkstaat met het beveiligen van hun beroepsbelangen?

Luchtvervoer

— *Sabena*

Het verwondert spreker dat de Minister niet uitweidt over de voordelen die uit het partnership met Air France gehaald kunnen worden. Dat geldt zowel voor Sabena zelf als voor de reizigers van de twee maatschappijen omdat de gemeenschap een niet-onbelangrijke inspanning heeft geleverd om het kapitaal van onze nationale luchtvaartmaatschappij te verhogen.

Telecommunicatie

Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie. Bevoegdheden Telecommunicatie en bevoegdheden Post

Met de herstructurering die in twee overheidsbedrijven gaande is, wordt het onderscheid doorgevoerd tussen de rol van ondernemer die Belgacom en de Post te vervullen krijgen, terwijl de reglementering zal behoren tot de bevoegdheid van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (B.I.P.T.).

Het B.I.P.T. begint blijkbaar het uitzicht te krijgen van een samenraapsel. Of is het veeleer een schepping van de ministeries van de Post, Telegraaf en Telefoon? Konden zijn activiteiten niet worden beheerd door het ministerie van Verkeerswezen?

Welke personeelsformatie zal het krijgen en hoe zal de directie samengesteld zijn?

Hoeveel zal zijn jaarlijks budget bedragen?

Belgacom

— *Het beheerscontract*

Wat zijn de sancties ingeval Belgacom zijn contractuele verplichtingen niet nakomt? Die sancties zullen misschien niet meer dan een vrome wens zijn zoals de financiële verantwoordelijkheid van de ziekenfondsen, iets wat nochtans op papier staat maar tot nog toe niet vertaald is in de feiten. Toch lijkt er daar enige beweging in te komen.

S'il échec, le ministre est-il prêt à brandir la menace de retrait de cette autorisation au cas où la condition ne serait pas respectée, et faire courir le risque de mettre en péril l'emploi de nos marins dans leur ensemble pour lesquels le «dépavillonnage» vers le Luxembourg vaut sauvegarde de leur situation professionnelle?

Transport aérien

— *La Sabena*

L'intervenant est un peu surpris que le ministre ne s'étende pas sur les avantages à retirer du partenariat avec Air France. Et ce, tant pour la Sabena que pour les usagers de ces deux compagnies, alors que l'effort de la collectivité est loin d'être négligeable dans la recapitalisation de notre compagnie nationale.

Les télécommunications

L'Institut belge des Services postaux et des Télécommunications. Compétences Télécommunications et compétences Postes

La restructuration dont sont l'objet deux entreprises publiques entraîne la distinction entre les fonctions d'opérateur réservées à Belgacom et à la Poste alors que celles de réglementation seront de la compétence de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (I.B.P.T.).

Cet I.B.P.T. semble prendre les allures d'une création de toutes pièces ou alors s'agit-il plutôt d'une émanation des ministères des Postes, Télégraphes et Téléphones? Son activité n'aurait-elle pas pu être gérée par le ministère des Communications?

Quel personnel comprendra-t-il et qu'elle sera la composition de la direction?

Quel sera le montant de son budget annuel?

Belgacom

— *Le contrat de gestion*

En quoi consistent les sanctions en cas de non-respect des obligations contractuelles de Belgacom? Celles-ci ne risquent-elles pas de n'être qu'un vœu pieux à l'instar de la responsabilité financière des mutuelles qui, quoiqu'inscrite dans les textes n'a jusqu'à présent pas été traduite dans les faits? Toutefois, les choses semblent bouger quelque peu de ce côté.

De Post

— *Het akkoord Post/krantenuitgevers*

Hoeveel zal De Post verliezen indien de kranten te Brussel en te Antwerpen door de uitgevers worden verspreid?

Een lid stelt vragen over de volgende punten:

— *Inschrijving van voertuigen en verkeersveiligheid*

Hij vraagt zich nog steeds af waarom België geen voorlopige regelingen inzake inschrijving kan instellen, die het iemand die een auto koopt mogelijk maakt de auto, onmiddellijk na de aankoop en op voorwaarde dat hij verzekerd is, te gebruiken zoals in Frankrijk.

Inzake verkeersveiligheid stelt men vast dat het geïntegreerde transport steeds meer de basis vormt voor de hele organisatie van ons persoonlijk en economisch leven (voldoen aan de voorwaarde « just in time » om de Japanse concurrentie te vlug af te zijn). De Staat moet dus eisen dat het verkeer in alle omstandigheden normaal verloopt en voorrang krijgt. Het verkeer mag in geen geval het slachtoffer zijn van het beslechten van conflicten, wat elders moet gebeuren.

Voor de gebruiker is het de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en het respecteren van de dienstregelingen die van belang zijn. Aan die criteria moet de openbare dienst voldoen.

Of het nu gaat om spoorwegen of om luchtverkeer, er moet in Europa een samenhangend systeem worden gevonden opdat de dienstregelingen kunnen worden gerespecteerd (23 luchthavencontroles in Europa terwijl er in de Verenigde Staten maar één is).

Om efficiënt te kunnen zijn moet het openbaar vervoer worden georganiseerd als een groot samenhangend geheel. Thans geschiedt het personen- en goederenvervoer bij voorkeur « door to door », wat het succes verklaart van de personenwagens en de vrachtwagen.

Tal van formules bestaan om te voorkomen dat vrachten moeten worden overgeladen (bijvoorbeeld wat vervoer over zee en vervoer over de weg betreft: de container). Men moet het gecombineerde vervoer spoor/weg/vaarwegen ontwikkelen.

Het is eveneens noodzakelijk om, wat het vervoer betreft, de essentiële functie van het openbaar vervoer niet uit het oog te verliezen. Het kan een oplossing zijn op voorwaarde dat het betrouwbaar en steeds voorhanden is.

Wanneer mensen merken dat het openbaar vervoer 's nachts of tijdens het weekend niet werkt, dan kopen zij een auto en maken geen gebruik meer van het openbaar vervoer.

La Poste

— *L'accord Poste/éditeurs de journaux*

Que représente le manque à gagner pour la Poste de la distribution des quotidiens par les éditeurs à Bruxelles et à Anvers?

Un membre pose les questions suivantes:

— *L'immatriculation des véhicules et la sécurité routière*

Il se demande toujours pourquoi la Belgique ne peut mettre en place un système d'immatriculation temporaire, qui permette à la personne qui achète une voiture, dès l'instant où elle est couverte par une assurance, de l'utiliser immédiatement après l'achat (cf. la France).

En matière de sécurité routière, on constate que le transport intégré est de plus en plus à la base de toute l'organisation de notre vie personnelle et économique (cf. le respect de la condition du « just in time » pour lutter contre la concurrence japonaise). Il faut donc que l'Etat exige que la circulation puisse se faire normalement, en toutes circonstances, et qu'elle ait la priorité. Elle ne peut en aucun cas être la victime des règlements de conflits, qui doivent se faire ailleurs.

Pour l'usager, c'est la fiabilité, la disponibilité et le respect des délais qui importent. C'est essentiellement en cela que consiste la fonction du service public.

Que ce soit au niveau du chemin de fer ou du transport aérien, il faut trouver, en Europe, un système cohérent pour l'observation des horaires (cf. 23 contrôles aériens en Europe alors qu'aux U.S.A. il n'y en a qu'un).

D'autre part, pour que les transports soient efficaces, il faut les organiser dans l'optique d'une cohérence globale. Aujourd'hui, le transport des personnes et des biens se considère de porte à porte, ce qui explique le succès de la voiture et du camion.

De nombreuses formules permettent d'éviter les transbordements (exemple au point de vue maritime et routier: le container). Il faut développer le transport combiné rail/route/voies navigables.

Il est également nécessaire en matière de transport de rester sur l'essentiel qui est d'assumer les fonctions du transport public. Il peut être une solution à la condition qu'il soit fiable et toujours disponible.

Lorsque les gens s'aperçoivent que les transports publics ne fonctionnent ni la nuit, ni le week-end, ils achètent une voiture et ne les utilisent plus.

De enige betrouwbare middelen van openbaar vervoer zijn liften in woningen. Die worden het meest gebruikt ter wereld. Ook het horizontale vervoer moet automatisch en op verzoek functioneren.

— *De Regie der Gebouwen*

Spreker schrikt van de wanorde en het totale gebrek aan samenhang die er reeds jaren heersen en van het feit dat het onmogelijk is te weten te komen waaruit de Regie bestaat, wat ze kost, wat ze huurt, gebruikt en wat beschikbaar is. Het gaat om zeer veel gebouwen en terreinen, die niet dienen voor een activiteit van de Staat, en die bij verkoop heel wat zouden kunnen opbrengen. Er zou een enorme privatiseringsinspanning op gang moeten worden gebracht. Oplossingen moeten worden gevonden voor het menselijke probleem van het personeel en de sociale kostprijs moet worden betaald, maar rationalisatie kan niet uitblijven. Spreker wacht ongeduldig op het resultaat van de doorlichting (uitblijven van een beslissing over de bestemming van het Berlaymont-gebouw; het Martelarenplein, enz.).

— *De Regie voor Maritiem Transport*

Voor spreker is er maar één oplossing: met de tunnel onder het kanaal en de veerdiensten, moet de Regie worden verkocht.

Zij kost een fortuin. De Staat is niet in staat ze behoorlijk te beheren.

— *De overheidsbedrijven*

Men moet zeer duidelijk het onderscheid maken tussen de noden van de overheid en de noden van de particuliere sector. Bij Belgacom, bijvoorbeeld, is het absurd dat de mobilofonie niet werd toevertrouwd aan de particuliere sector. De rol van de Staat is toe te zien op de goede werking van de lijnen en van de grote centrales en ervoor te zorgen dat de particuliere sector de consumenten niet oplicht. Maar voor een betere service dient men vrije mededinging toe te staan.

Wat De Post betreft geldt hetzelfde. Zij werkt hoe langer hoe minder goed en kost steeds meer.

Er worden afdelingen ingesteld waarvoor de particuliere sector, bijvoorbeeld de banken, uiterst competent is.

Men moet nadenken over de rol van openbare dienst. Momenteel zijn er in Europa zoveel verplichtingen, dat men anders is gaan denken over opdrachten waarvan men vroeger dacht dat ze door de openbare dienst moesten worden vervuld.

Is het bijvoorbeeld noodzakelijk de Postcheque-dienst te handhaven?

Les seuls transports publics fiables sont les ascenseurs dans les immeubles. Ils sont les plus utilisés au monde. Il faut organiser des transports horizontaux qui marchent tous seuls et à la demande.

— *Régie des Bâtiments*

L'intervenant est effrayé par le désordre, l'incohérence totale qui y règnent depuis des années, et devant l'incapacité de savoir de quoi elle se compose, ce qu'elle coûte, ce qu'on loue, ce qu'on utilise et ce qui est disponible. Il est certain qu'il y a là un très important volume de bâtiments et de terrains, ne servant pas à l'activité de l'Etat, qui pourraient être valorisés en étant vendus. Un effort de privatisation énorme devrait être entrepris. Il faudra trouver des solutions au problème humain du personnel et en assumer le coût social, mais il est indispensable de rationaliser. C'est avec impatience que l'intervenant attend le résultat de l'audit (cf. l'absence de décision à propos du sort du bâtiment du Berlaymont, cf. la place des Martyrs, etc.).

— *La Régie des Transports maritimes*

Pour l'intervenant, il n'existe qu'une seule solution, avec le tunnel sous la Manche et les ferries, il faut vendre la Régie.

Elle coûte une fortune. L'Etat est incapable d'en assurer la gestion convenable.

— *Les entreprises publiques*

Il faut être très clair pour distinguer entre la nécessité publique et la nécessité privée. Par exemple chez Belgacom, il est absurde que la mobilophonie ne soit pas confiée au privé. Le rôle de l'Etat est de veiller au bon fonctionnement des lignes et des grands centraux, et de veiller à ce que le privé ne gruge pas les consommateurs. Mais pour avoir le meilleur service il faut laisser jouer la concurrence.

En ce qui concerne La Poste, c'est la même chose. Elle fonctionne de moins en moins bien et coûte de plus en plus cher.

On y développe des départements où le service privé est parfaitement compétent, comme les banques.

Il faut réfléchir au rôle du service public. Actuellement, en Europe, il y a des contraintes telles, que beaucoup de ce qu'on considérerait comme nécessaire à effectuer par les services publics, ne l'est plus.

Est-il bien nécessaire de maintenir les Comptes Chèques postaux?

Een ander lid snijdt de volgende punten aan.

— *De mobiliteit*

Sedert jaren is dit probleem een van de prioriteiten van het departement en dat zal nog een tijd zo blijven.

De Minister kondigt een studie aan over dit onderwerp. Dit verbaast spreker. Er werden reeds verschillende studies verricht. Hij is van oordeel dat het moment gekomen is om conclusies te trekken.

Hoe staat het met de samenwerking tussen het federale en het gewestelijke niveau? Het lijkt immers moeilijk om een globale oplossing voor het mobiliteitsprobleem te vinden.

In ons land speelt het spoor bij voorbeeld een zeer belangrijke rol en wie zich met de mobiliteit bezig houdt, moet onvermijdelijk tot de slotsom komen dat het openbaar vervoer bevorderd moet worden.

Maar door prioriteit te verlenen aan de grote lijnen en aan de internationale lijnen en door stations met minder dan 150 opgestapte reizigers af te schaffen, verplaatst de N.M.B.S. het probleem alleen maar en benadeelt ze de reizigers van buiten de grote centra. De exploitatie moet weliswaar rendabel zijn maar het mag niet zo zijn dat bepaalde streken van openbaar vervoer verstoken blijven.

Zou het met het oog op de samenwerking tenslotte niet beter zijn dat men zich op het gewestelijke niveau bezig houdt met lokale problemen en op het federale niveau met de grote lijnen?

Wie draagt de verantwoordelijkheid voor het sluiten van stations? Is dat de N.M.B.S. of de Minister?

— *Inschrijving van voertuigen*

Kan de Minister in dit verband meedelen of er eindelijk een eindoplossing gevonden is en of die dienst nu optimaal functioneert?

— *Regie der Gebouwen*

Beschikt men over een tabel sedert 1985 over de evolutie van het aantal door de Regie beheerde gebouwen waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen aankoop, huur en bouw? Is er voorzien in een planning voor de volgende jaren?

— *De Postcheque*

Wat is de juiste rol van de Postcheque binnen de Post?

Welke overeenkomsten binden hen?

Indien het juist is dat de Postcheque een volwaardige bank geworden is, welke regelgeving is dan op die bank van toepassing?

Als klant van de Postcheque heeft spreker heel wat vragen bij de commerciële aspecten van die dienst.

Un autre membre intervient sur les points suivants.

— *La mobilité*

Depuis des années, ce problème est une des priorités du Département et cela le restera encore.

Le ministre annonce qu'une étude va être entreprise à ce sujet. L'intervenant s'en étonne. Plusieurs études ont déjà été réalisées, et il pensait que le moment était venu d'en tirer les conclusions.

Où en est la collaboration entre les niveaux fédéral et régional, puisqu'il semble difficile d'arriver à adopter une solution globale du problème de la mobilité?

Par exemple, le rôle du chemin de fer est essentiel dans notre pays et celui qui se préoccupe de la mobilité doit inévitablement se dire que le transport public doit être promu.

Mais d'autre part, si la S.N.C.B. donne la priorité aux grandes lignes et aux lignes internationales, en supprimant les gares de moins de 150 usagers, on déplace le problème, au détriment des usagers régionaux. Bien sûr l'exploitation doit être rentable, mais il ne faut pas non plus que certaines régions soient privées de transport public.

En conclusion, ne vaudrait-il pas mieux, dans le cadre de leur collaboration, que l'on s'occupe au niveau régional des problèmes locaux et au niveau fédéral des grandes lignes?

Enfin, qui porte la responsabilité de la fermeture des gares, la S.N.C.B. ou le ministre?

— *Immatriculation des véhicules*

Le ministre pourrait-il nous dire si, dans ce domaine, nous sommes enfin arrivés à la solution finale et au fonctionnement optimal de ce service?

— *Régie des Bâtiments*

Dispose-t-on d'un tableau depuis 1985 sur l'évolution du nombre de bâtiments gérés par la Régie, en distinguant entre l'achat, la location et la construction? Y a-t-il un planning prévu pour les prochaines années?

— *C.C.P.*

Quel est le rôle exact du C.C.P. au sein de La Poste?

Quels sont les accords qui les lie?

S'il est exact que le C.C.P. est devenu une banque à part entière, quelle en est la réglementation?

En tant qu'usager du C.C.P. l'intervenant se pose des questions quant à la commercialisation de ce service.

Welke houding denkt de Postcheque bijvoorbeeld aan te nemen in verband met Postomat: wordt het Postomatsysteem gehandhaafd, uitgebreid of afgeschaft?

Wat is het standpunt van De Post hierin?

Een lid vraagt wat volgt:

— De staatshervorming heeft ertoe geleid dat de verschillende deelaspecten van een algemeen beleid inzake verkeer en infrastructuur toegewezen werden aan de deelgebieden. In hoeverre is er sprake van een gecoördineerde aanpak over de deelgebieden heen?

Kan de Minister dit aantonen met enkele voorbeelden? In Vlaanderen verklaart de bevoegde Gemeenschapsminister, de heer Sauwens, dat er van een goede coördinatie geen sprake is.

— *Hervorming van sommige overheidsbedrijven*

Via een koninklijk besluit wordt de mogelijkheid geboden tot aanwerving van ombudsmannen.

Wat is hun juiste taakafbakening, wie zal hen benoemen?

— Kan de Minister enige toelichting geven inzake de bijkomende ontvangsten ingevolge privatisering, die werden vooropgesteld bij de bijkomende saneringsronde?

— Heeft de gebruiker bij ingebrekestelling van de N.M.B.S. rechtsmiddelen ter beschikking om de N.M.B.S. te laten sanctioneren?

— *Europees Parlement*

De oprichting van het gebouw, gehuurd door het Europees Parlement, wordt gefinancierd door een tijdelijke vereniging van Belgische openbare en private financiële instellingen. Wie zijn de participanten van deze tijdelijke vereniging? Welke procedure is gevolgd bij de totstandkoming van deze vereniging?

— *Wegvervoer*

Zijn er in het kader van de optimalisering van het vrije initiatief binnen een Europees verband, sluitende garanties dat de verschillende lid-staten de Europese richtlijnen ter zake gelijktijdig invoeren om elk concurrentieel nadeel te vermijden? Bestaat niet het gevaar dat de uitvoering van noodzakelijke Europese richtlijnen een inflatie van reglementeringen en voorschriften met zich zal brengen?

— *Bestrijding van de fraude bij het wegvervoer*

Men pleit voor een doeltreffender vervolgingsbeleid in plaats van het opleggen van straffen. Probleem is echter dat het vervolgingsbeleid niet onder de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Infra-

Par exemple, en ce qui concerne les Postomat, quelle attitude le C.C.P. compte-t-il adopter: les maintenir, les multiplier ou les supprimer?

Quelle est la position de La Poste à ce sujet?

Un commissaire pose les questions suivantes:

— Dans le cadre de la réforme de l'Etat, les différents aspects partiels d'une politique générale des transport et d'infrastructure ont été attribués aux Régions. Dans quelle mesure peut-on dire qu'il y a coordination par delà les Régions?

Le ministre peut-il donner quelques exemples de coordination? En Flandre, le ministre communautaire compétent, M. Sauwens, prétend que la coordination n'est pas bonne.

— *Réforme de certaines entreprises publiques*

Un arrêté royal permet de recruter des ombudsmans.

Quelle est exactement leur tâche? Qui les nommera?

— Le ministre pourrait-il donner quelques précisions au sujet des recettes supplémentaires que l'on attendait de la privatisation annoncée à l'occasion du réajustement budgétaire?

— L'utilisateur dispose-t-il de moyens pour faire sanctionner la S.N.C.B. en cas de défaillance de celle-ci?

— *Parlement européen*

La construction de l'immeuble loué par le Parlement européen est financée par une association momentanée d'établissements financiers publics et privés belges. Quels sont les membres de cette association? Quelle procédure a-t-on suivie pour le constituer?

— *Transport par route*

Est-on absolument sûr que les différents Etats membres mettront en vigueur simultanément les directives européennes en matière d'optimisation de la libre entreprise à l'échelle européenne, pour prévenir toute distorsion de la concurrence? N'y a-t-il pas lieu de craindre que la mise en œuvre des directives européennes nécessaires n'engendre une inflation du nombre de réglementations et de prescriptions?

— *Lutte contre la fraude perpétrée dans le cadre du transport par route*

On préconise de mener une politique de poursuites plus efficace plutôt que d'infliger des sanctions. Il y a, toutefois, un problème du fait que la politique concernant les poursuites n'entre pas dans les attribu-

structuur valt. Hoever staat het met het overleg met de bevoegde Minister om te komen tot een doeltreffender vervolgingsbeleid?

In verband met de *Regie der Gebouwen* vestigt een ander lid de aandacht van de Minister op het nut om in eerste instantie de gemeenten voor te lichten bij de verkoop van gebouwen van de Staat.

In de inventaris moet voorrang gegeven worden aan alles wat tot het patrimonium behoort.

Per stad of per streek zou een samenhangend beleid moeten worden gevoerd, bijvoorbeeld voor de gebouwen die het leger zal vrijgeven.

Een ander lid heeft opmerkingen over de volgende aangelegenheden.

— *Autonome overheidsbedrijven*

Wij beschikken over vier autonome overheidsbedrijven waarin de regeringscommissaris een belangrijke rol speelt, aangezien hij op geregelde tijdstippen verslag uitbrengt bij de Minister.

Op welke wijze is het in de toekomst nog mogelijk om daarnaast een blijvende parlementaire controle uit te oefenen op het beleid, de investeringen, de financiële middelen en de aanwending ervan?

— *Regie der Gebouwen*

De resultaten van de aan de gang zijnde audit moeten dringend bekendgemaakt worden.

Wat zal er op termijn gebeuren met het personeel en vooral met de contractuelen die er soms al meer dan 15 jaar werken?

Wat spreker in het bijzonder ergert, zijn de lege gebouwen die door de Regie beheerd worden. Kan men daarvan een lijst bezorgen? Hoe zal men die lege gebouwen op een zinvolle wijze gebruiken?

— *Technische controle van de voertuigen*

Het is algemeen bekend dat elk centrum voor technische controle andere technische normen hanteert.

Spreker wenst dat men er bij de directie van die centra zou op wijzen dat de technische normen moeten worden nageleefd en toegepast.

— *Zone 30 en woongebieden*

In verband met de wegveiligheid wenst een commissielid de evolutie te kennen in verband met de toepassing van de reglementering inzake de zone 30 en de woongebieden. Hij is voorstander van de bevordering van die formules.

tions du ministre des Communications et de l'Infrastructure. Où en est la concertation avec le ministre compétent, en vue de mettre au point une politique plus efficace en matière de poursuites?

A propos de la *Régie des Bâtiments*, un autre membre attire l'attention du ministre sur l'utilité d'informer par priorité les communes en cas de vente de bâtiments de l'Etat.

Il faudra dans l'inventaire donner une priorité à tout ce qui appartient au patrimoine.

Il serait souhaitable de mener par ville ou par région une politique cohérente par exemple pour tout ce que l'armée va libérer.

Un autre membre intervient dans les matières suivantes.

— *Entreprises publiques autonomes*

Nous disposons de quatre E.P.A. au sein desquelles le commissaire du Gouvernement joue un rôle important, puisqu'il fait régulièrement rapport au ministre.

En dehors de cela, dans quelle mesure est-il encore possible à l'avenir d'exercer un contrôle parlementaire permanent sur la politique, les investissements, les moyens financiers et leur utilisation?

— *Régie des Bâtiments*

Il est urgent de connaître les résultats de l'audit en cours.

A terme, qu'advient-il du personnel, et surtout aux contractuels qui y travaillent parfois depuis plus de 15 ans?

Ce qui irrite particulièrement l'intervenant sont les bâtiments vides qui sont gérés par la Régie. Pourrait-on en avoir une liste? Comment va-t-on pouvoir utiliser ces immeubles vides de manière efficace?

— *Contrôle technique des véhicules*

Il est de notoriété publique que les normes techniques varient parfois selon les stations de contrôle.

L'intervenant souhaite qu'on rappelle à la direction de ces stations que les normes techniques doivent être impérativement respectées et appliquées.

— *Zone 30 et zone résidentielle*

Un commissaire, en matière de sécurité routière, désirerait connaître l'évolution dans le temps de l'application de la réglementation sur la zone 30 et la zone résidentielle. Il est partisan de la promotion de ces formules.

ANTWOORDEN VAN DE MINISTER

Het wegverkeer

— *Vervoer over de weg — Controle*

Het gespecialiseerde korps waarover het lid het heeft, bestaat reeds binnen het Bestuur van het Vervoer te land van het departement. Het probleem is dat de formatie van dat bestuur maar voor 50 pct. is bezet.

— *Zones 30 en woongebieden*

De Minister zal aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de evolutie vragen van het totale aantal soortgelijke zones. Hij zal eveneens een rapport vragen over de toepassing van de basissnelheid van 50 km/u omdat hij ervan overtuigd is dat die maatregel slecht is begrepen, niet alleen door de chauffeurs, maar ook door de beheerders van het wegennet. Nochtans is het een basissnelheid die kan worden aangepast op grond van het wegennet, van de mogelijkheid die men heeft om sneller of minder snel en veilig te rijden. Er kan bijvoorbeeld aan worden gedacht in de Brusselse tunnels de snelheid te beperken tot 50 km/u. Het zou zelfs gevaarlijker zijn dan sneller te rijden. Het is duidelijk dat op sommige plaatsen het ofwel absurd ofwel gevaarlijk is om 50 km/u te rijden. De wegbeheerder moet zich daarvan rekenschap geven. Die maatregel moet worden overwogen met het oog op een goede decentralisatie en een betere kennis van de werkelijke toestand.

De Minister zegt een warm voorstander te zijn van de zones 30, die in zijn streek trouwens toenemen.

Het is niet noodzakelijk een populaire maatregel. Er moet worden gebroken met nefaste gewoontes.

Hij zal de gevraagde cijfers zo snel mogelijk ter beschikking stellen.

Hij wijst erop dat er zeer interessante brochures over die onderwerpen zijn gepubliceerd door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

De gemeenten kunnen zich voortaan tot een dienst van dit Instituut wenden, waar zij een beroep kunnen doen op specialisten in verkeersveiligheid. De Minister zelf heeft daar in zijn gemeente een beroep op gedaan.

— *Het vraagstuk van de mobiliteit*

Het gaat om samenwerking tussen de nationale overheid en de Gewesten, tussen de Gewesten en de gewestelijke vervoersmaatschappijen en de N.M.B.S.

Dat levert wisselende maar door de band onbevredigende resultaten op. Dat is de reden waarom de

REPONSES DU MINISTRE

Circulation routière

— *Transport par route — Contrôle*

Le corps spécialisé dont le commissaire fait état existe déjà depuis des années au sein de l'Administration du Transport terrestre du département. Le problème est que le cadre de ce corps n'est occupé qu'à 50 p.c.

— *Zones 30 et zones résidentielles*

Le ministre demandera à l'Institut belge de la Sécurité routière l'évolution du nombre de ces zones. Il demandera également un rapport sur l'application de la vitesse de base de 50 km/h, parce qu'il a la conviction que cette mesure est mal comprise, non seulement par les conducteurs mais aussi par les gestionnaires de la voirie. Cette vitesse de base de 50 km/h a été déterminée pour des raisons de sécurité et les spécialistes considèrent que cette mesure est très importante. Cependant c'est une vitesse de base qui doit être modulée en fonction de la voirie, de la capacité qu'on a de rouler plus ou moins vite et en sécurité. Par exemple, on ne peut imaginer limiter la vitesse à 50 km/h dans les tunnels de Bruxelles. Ce serait même plus dangereux que de rouler plus vite. Il est clair qu'à certains endroits il est soit absurde, soit plus dangereux de rouler à 50 km/h. C'est le gestionnaire de la voirie qui doit s'en rendre compte. C'est dans le souci d'une bonne décentralisation et d'une meilleure connaissance de la réalité, que cette mesure doit être considérée.

Le ministre se déclare un chaud partisan des zones 30, qui d'ailleurs se développent dans sa région.

Ce n'est pas une mesure nécessairement populaire. Il faut casser les habitudes néfastes.

Il fournira les chiffres demandés dès que possible.

Il signale l'existence de brochures très intéressantes sur ces sujets publiées par l'Institut belge de la Sécurité routière.

Enfin, les communes ont désormais à leur disposition un service de l'administration et de l'Institut belge où on peut faire appel à des spécialistes en sécurité routière. Le ministre y a lui-même recouru dans sa commune.

— *Problématique de la mobilité*

Il s'agit de la coopération entre le national et les Régions, entre les Régions et entre les sociétés régionales et la Société nationale des chemins de fer, notamment.

C'est très variable, mais insatisfaisant au total. C'est la raison pour laquelle le ministre en fait un des

Minister er een van de vier of vijf belangrijkste punten van maakt voor de vergadering van de Interministeriële Conferentie die binnen enkele dagen zal plaatsvinden. Gepoogd zal worden betere kanalen te vinden om die samenwerking te verbeteren, zodat de gebruikers minder het slachtoffer zijn van die slechte werking van de openbare diensten en de wegen- en autowegennetten.

— *Kwaliteit van het vervoer — weg/spoorvervoer*

In dat verband zijn er verbeteringen op komst.

De cabotage over de weg tussen de landen van de Benelux is een realiteit geworden. Tijdens de Europese Raad in de maand december zal er waarschijnlijk een akkoord worden bereikt over de cabotage.

Het economische en ecologische belang van een dergelijke maatregel is duidelijk.

Wat het gecombineerde vervoer betreft is het duidelijk dat men alles moet doen om dat op Europees niveau te bevorderen en vooral de spoorwegen op optimale wijze te gebruiken. Daar is onlangs trouwens ook het vervoer over zee bijgekomen.

Wat wachttijden en dienstregelingen betreft, moet worden vastgesteld dat sommige treinen bijna steeds vertraging hebben. Een van de doelstellingen van het beheerscontract met de N.M.B.S. is deze toestand geleidelijk te verbeteren, evenals de kwaliteit van het vervoer.

De Regie der Gebouwen

De Minister erkent dat de doorlichting spoedig moet plaatsvinden. Maar de leden van de Commissie zullen hem moeten nageven dat hij niet heeft getalmd. Bij zijn aantreden heeft hij een onhoudbare budgettaire toestand aangetroffen. Het was niet meer mogelijk van jaar tot jaar dergelijke belachelijke bedragen uit te trekken.

Eerst heeft hij gepoogd klaarheid te scheppen. Een eerste verslag werd gemaakt door de heer Roelants, Inspecteur-generaal van het Ministerie van Financiën en zijn adjunct-kabinetschef.

Daarna heeft de Minister een rapport gevraagd, dat door het departement van Begroting en door de inspecteurs van Financiën van het departement werd opgesteld.

Omdat er nog steeds niet voldoende duidelijkheid is, heeft hij een externe doorlichting gevraagd die betrekking zal hebben op alle financiële thema's, maar eveneens op de organisatie van een regie die bij het departement is gekomen.

De Minister verduidelijkt dat de rechtstreekse verantwoordelijkheid bij de directeur-generaal van de Regie der Gebouwen ligt en dat het beleid van de Regie niet door een ministerieel kabinet wordt gevoerd.

quatre ou cinq points majeurs de la réunion de la conférence interministérielle qui aura lieu dans quelques jours. On essaiera de trouver les meilleures voies pour améliorer cette coopération, afin que les usagers soient moins victimes de ces dysfonctionnements sur le plan des services publics et des voiries routières et autoroutières.

— *Qualité du transport — transport rail/route*

A cet égard, des améliorations sont en vue.

Le cabotage routier entre les pays du Benelux est devenu une réalité. Au Conseil européen du mois de décembre, nous arriverons vraisemblablement aussi à un accord sur le cabotage.

Il est facile d'imaginer l'intérêt économique et écologique d'une telle mesure.

En ce qui concerne le transport combiné, il est clair qu'il faut tout faire pour le favoriser au niveau européen et surtout utiliser le chemin de fer de façon optimale. On vient d'ailleurs d'y ajouter le transport par mer.

Quant aux délais et aux horaires, certains trains sont systématiquement en retard. C'est un des objectifs du contrat de gestion que d'exiger de la S.N.C.B. qu'elle améliore progressivement cet état de choses, de même que la qualité du transport.

La Régie des Bâtiments

Le ministre reconnaît que cet audit est urgent. Mais les membres de la commission lui accorderont qu'il n'a pas traîné. Il a trouvé en arrivant une situation intenable au niveau budgétaire. Il n'était plus possible d'avoir des montants aussi faramineux d'engagements d'année en année.

Il a tout d'abord essayé de faire la clarté. Un premier rapport a été fait par M. Roelants, Inspecteur général du ministère des Finances et son chef de cabinet adjoint.

A la suite de cela, le ministre a demandé un rapport fait par le département du Budget et par les inspecteurs des Finances du département.

Et c'est parce qu'il ne voit toujours pas suffisamment clair qu'il a demandé un audit extérieur qui portera sur tous les thèmes financiers, mais également sur l'organisation d'une régie qui est venue se greffer dans ce département.

Le ministre précise que sa responsabilité est directe vers le directeur général de la Régie des Bâtiments et que la politique de la Régie n'est pas menée par un cabinet ministériel.

In de vorige Regering was er een heel ministerieel kabinet dat zich met de Regie bezighield, terwijl de Minister momenteel slechts over twee ambtenaren beschikt. Dat is te weinig om een doeltreffende controle uit te voeren, maar er moet op die manier gewerkt kunnen worden aangezien men de formatie van de ministeriële kabinetten heeft willen beperken.

De Minister verwacht veel van deze doorlichting, maar ondertussen zijn er al initiatieven genomen en poogt hij de aan de gang zijnde werkzaamheden budgettair zo correct mogelijk af te handelen.

Een bedrag van 950 miljoen werd toegezegd voor dit jaar, een tweede bedrag dat net onder 1 miljard blijft, wordt deze week aan de Regering voorgesteld.

Momenteel beschikt de Minister over geen ordonnanceringskredieten meer en zal hij een oplossing trachten te vinden om sommige werken nog dit jaar te betalen. Hij geeft zich rekenschap van het delicate karakter van deze situatie ten aanzien van de kleine ondernemingen die het risico lopen failliet te worden verklaard.

Hij beperkt zich dus tot het hoogst noodzakelijke, behalve op het vlak van de strijd tegen de illegale immigratie en de gevangenisproblemen.

— *Leegstaande gebouwen*

Men poogt ze zo goed als mogelijk te benutten door enerzijds een beleid van tegeldemaking van activa te voeren en anderzijds tot regelingen te komen met de Gewesten en de Gemeenschappen. Elke maand komt een overlegcomité bijeen. Het eerste punt dat op de agenda moet, is te pogen systematisch alle geschilpunten te regelen om het geld in de Staatskas te doen terugvloeien.

Hij poogt ook een aantal activa te verkopen die geen deel meer uitmaken van het patrimonium en de door de Staat aangekochte of gehuurde gebouwen beter te gebruiken. Hij heeft gevraagd om te kunnen werken met de inspecteurs van Financiën van alle departementen.

Het is nodig dit alles te reorganiseren, er is besloten de medewerking te vragen van vastgoedbedrijven die de markt goed kennen.

Ten aanzien van die sector wordt dus een veelomvattend en dynamisch beleid gevoerd.

— *Personeelsproblemen*

De Minister is er zich van bewust dat moet worden gepoogd de beste oplossingen te vinden om die problemen te regelen. Mobiliteit is daar een van.

— *Berlaymont*

Berlaymont 2000 werd opgericht met de B.A.C., de First City Bank en de A.S.L.K. en er wordt gepoogd

Dans le précédent gouvernement, il y avait tout un cabinet ministériel qui s'occupait de la Régie, alors qu'actuellement, le ministre ne dispose que de deux fonctionnaires. C'est trop peu pour assurer un contrôle efficace, mais cela doit fonctionner ainsi puisqu'on a voulu réduire le cadre des cabinets ministériels.

Le ministre attend beaucoup de cet audit, mais en attendant des opérations ont été lancées et il essaie d'amortir budgétairement le plus correctement possible tous les travaux en cours.

Un montant de 950 millions a été engagé cette année, une seconde tranche légèrement inférieure à 1 milliard est proposée cette semaine au Gouvernement.

Pour l'instant, le ministre ne dispose plus d'aucun crédit d'ordonnancement et va essayer de trouver une formule pour pouvoir encore payer certains travaux cette année. Il mesure bien le caractère délicat de cette situation vis-à-vis des petites entreprises qui risquent d'être déclarées en faillite.

Il se limite donc à l'indispensable sauf en matière de lutte contre l'immigration sauvage et dans la problématique pénitentiaire.

— *Bâtiments vides*

On essaie de les occuper au mieux, de mener, d'une part, une politique de réalisation d'actif, et, d'autre part, de réglementer avec les Régions et les Communautés. Chaque mois se réunit un comité de concertation. Le premier point à l'ordre du jour est d'essayer systématiquement de régler tout ce qui est contentieux pour faire rentrer l'argent dans les caisses de l'Etat.

Il essaie aussi d'en vendre un certain nombre, qui ne font pas partie du patrimoine et d'utiliser au mieux les bâtiments achetés ou loués par l'Etat. Il a été amené à demander de pouvoir travailler avec les inspecteurs des finances de chacun des départements.

Il est nécessaire de réorganiser tout cela et la décision a été prise quitte à se faire aider par des agences immobilières connaissant bien le marché.

C'est une politique globale et dynamique du secteur qui est mise en place.

— *Problèmes de personnel*

Le ministre est conscient qu'il faut essayer de trouver les meilleures formules pour les régler. La mobilité en est une.

— *Le Berlaymont*

On a créé Berlaymont 2000 avec la C.O.B., la First City Bank et la C.G.E.R. et on essaie de trouver une

een oplossing te vinden die de kostprijs van de werken kan drukken. De eerste ingreep bestaat erin het asbest uit het gebouw te verwijderen. De contacten met de E.G.-Commissie verlopen niet eenvoudig, omdat er voor renovatie is gekozen, terwijl sommigen het gebouw volledig opnieuw wilden opbouwen. Dat is een oplossing die niet strookt met de belangen van de Belgische Staat. Daarover is er nog discussie.

Wat de huur betreft, gaat het om een politieke aanleg, wat betekent dat de Belgische Staat een financieel offer brengt om sommige diensten van de Europese Gemeenschappen te huisvesten.

— *Martelarenplein*

Het optreden van de Regie vloeit voort uit een samenwerkingsakkoord tussen de nationale Staat en de Vlaamse Executieve, dat nog onder de vorige Regering tot stand kwam. De eigendomsoverdracht is aan de gang.

Overheidsbedrijven

— *Vooruitzichten i.v.m. privatisering*

Volgend jaar moeten activa worden verkocht ter waarde van 25 miljard op een totaal van 60 miljard voor de komende vier jaren.

Een aantal dossiers worden dus onderzocht door de Commissie voor de evaluatie van de activa, die afhangt van de minister van Financiën. Wanneer zij haar eerste rapport heeft ingediend, begin volgend jaar, zal de Regering de passende beleidskeuzen kunnen maken om die doelstelling te bereiken.

Dat alles is niet van toepassing op de overheidsbedrijven die een beheerscontract hebben aangegaan en bijgevolg autonoom zijn.

In dit verband zijn hun raden van bestuur, in het kader van het beheerscontract met inachtneming van de wet van 21 maart 1991, gemachtigd tot het beheer van de ondernemingen. Voor sommige bestaat in de toekomst de mogelijkheid, door het scheppen van dochterondernemingen en het aangaan van partnerships, zich te associëren met de particuliere sector.

Maar het ligt niet in de bedoeling van de Regering die richting uit te gaan en het is duidelijk dat een desbetreffende beslissing haar goedkeuring moet krijgen.

— *Ombudsman*

Er zullen twee ombudsmannen zijn in de drie overheidsbedrijven.

Ze zullen door de Regering worden benoemd.

De Regering zal de procedure openen voor hun benoeming. De ombudsmannen hebben als belang-

solution qui permettra de diminuer le coût des travaux. La première opération consistera à enlever l'amiante du bâtiment. Les contacts avec la Commission des C.E. ne sont pas simples, parce que nous avons choisi de rénover, alors que certains voudraient encore qu'on reconstruise entièrement le bâtiment. Ce n'est pas une solution conforme aux intérêts de l'Etat belge. Cette réinstallation reste à discuter.

Quant au loyer, il s'agit d'un loyer politique, ce qui signifie que l'Etat belge consent un sacrifice financier pour héberger certains services des Communautés européennes.

— *Place des Martyrs*

L'intervention de la Régie résulte d'un accord de coopération entre l'Etat national et l'Exécutif flamand qui date du gouvernement précédent. Le transfert de propriété est en cours.

Les entreprises publiques

— *Perspectives de privatisation*

L'année prochaine, des actifs de l'ordre de 25 milliards doivent être vendus, sur un montant total de 60 milliards, pour les quatre années qui viennent.

Un certain nombre de dossiers sont donc examinés par la Commission d'évaluation des actifs, qui dépend du ministre des Finances. Lorsqu'elle aura rentré son premier rapport, au début de l'année prochaine, le Gouvernement aura la possibilité de faire les choix politiques qui conviennent pour atteindre cet objectif.

Tout ceci ne s'applique pas aux entreprises publiques qui font l'objet d'un contrat de gestion et qui, par conséquent, sont autonomes.

En cette matière, dans le cadre du contrat de gestion et du respect de la loi du 21 mars 1991, leurs conseils d'administration sont habilités à gérer les sociétés. Dans certaines d'entre elles, la perspective existe, par le biais de la filialisation et du partenariat, de pouvoir s'associer avec le secteur privé.

Mais le Gouvernement n'a pas l'intention d'aller dans ce sens et il est clair qu'une décision en cette matière devrait être soumise à son accord.

— *Ombudsman*

Ils seront au nombre de deux dans les trois entreprises publiques.

C'est le Gouvernement qui les nomme.

Il va lancer la procédure pour leur désignation. Ils auront essentiellement comme mission de recueillir

rijkste taak de klachten van de gebruikers te verzamelen en samen met de directies van de bedrijven te trachten er een oplossing voor te bieden. Op basis van een jaarrapport van deze ombudsmannen en van de opmerkingen van het Raadgevend Comité van de gebruikers kunnen verbeteringen worden voorgesteld in verband met de werking van deze overheidsbedrijven.

N.M.B.S.

— *Onroerend patrimonium*

Naar aanleiding van de onderhandelingen over het beheerscontract werd gesproken over de waarde van het patrimonium van de N.M.B.S. Op verzoek van de Minister stelt de N.M.B.S. op dit ogenblik een volledige raming op van het patrimonium dat eventueel kan worden verkocht.

— *De stations*

De Minister wijst erop dat er sinds 1983, de tijd van Minister De Croo, criteria zijn vastgesteld volgens welke de N.M.B.S. verplicht is stations af te schaffen die onder bepaalde drempels vallen. Nu zijn er in de beheerscontracten nog lagere passagiersaantallen vastgesteld: 150 personen tijdens de week (i.p.v. 200) en 75 personen tijdens het weekeinde. Tot nu toe heeft de N.M.B.S. in dat verband een zeer gematigd beleid gevoerd. Dat zal in de toekomst zo blijven. Het spreekt vanzelf dat een dergelijk beleid slechts geleidelijk kan worden doorgevoerd. Er zijn andere beperkingen aangebracht. De spoorwegen mogen geen twee opeenvolgende stations op een zelfde lijn sluiten zonder hun beslissing duidelijk te verantwoorden en zonder het akkoord van de Regering.

In elk geval zal er vóór elke sluiting van een station, lijn of halte een financiële en sociale studie moeten worden ondernomen om de gevolgen van een eventuele sluiting in te schatten. Na het onderzoek van deze studies zal de raad van bestuur van de N.M.B.S. op eigen verantwoordelijkheid een beslissing nemen.

De Minister zal niet dulden dat een of andere streek, lijn, station of halte om politieke redenen wordt bevoordeeld of benadeeld.

Indien de Regering evenwel een stopplaats zou willen behouden die de N.M.B.S. wil afschaffen, dan zal de N.M.B.S. aan de Regering bijkomende financiële middelen vragen die in de huidige budgettaire situatie niet kunnen worden gegeven.

— *Dienst voor het Wegverkeer*

De dienst voor de inschrijving van de voertuigen wordt geïnformatiseerd. De Minister voert de con-

les plaintes des usagers et avec les directions de ces sociétés d'essayer d'y répondre au mieux. Et, sur la base d'un rapport annuel de ces ombudsmans comme par le Comité des usagers, suggérer des améliorations dans le fonctionnement de ces entreprises publiques.

S.N.C.B.

— *Patrimoine immobilier*

A l'occasion de la négociation du contrat de gestion, la question de la valeur du patrimoine de la S.N.C.B. a été évoquée. A la demande du ministre, la S.N.C.B. procède actuellement à une estimation exhaustive du patrimoine qui serait éventuellement mobilisable.

— *Les gares*

Le ministre rappelle que, depuis 1983, époque du ministre De Croo, des critères avaient été fixés qui imposaient à la S.N.C.B. de supprimer les gares en dessous de ces seuils. Actuellement, les contrats de gestion prévoient des seuils de fréquentation encore plus bas: 150 personnes en semaine (au lieu de 200) et 75 personnes le week-end. Jusqu'à présent, la S.N.C.B. a pratiqué une politique fort modérée en cette matière. Il en ira de même demain. Il est évident que cela ne pourra faire l'objet que d'une politique progressive. D'autres freins ont été mis. Le chemin de fer ne pourrait pas fermer deux gares successives sur une même ligne, sans justification précise de la décision et accord du Gouvernement.

De toute façon, avant toute fermeture de gare, de ligne ou de point d'arrêt, une étude financière et sociale doit être effectuée pour mesurer les conséquences d'une éventuelle fermeture. C'est après l'examen de ces études que le conseil d'administration de la S.N.C.B. devra prendre sa décision et en sera responsable.

Le ministre n'acceptera pas que, pour des raisons politiques, on favorise ou défavorise l'une ou l'autre région, une ligne, une gare ou un point d'arrêt.

D'autre part, si le Gouvernement voulait maintenir un point d'arrêt que la S.N.C.B. veut supprimer, cette dernière lui demanderait un supplément de moyens financiers que notre situation budgétaire ne permet pas d'envisager.

— *O.C.R.*

L'informatisation du service de l'Immatriculation est en cours. Le Ministre applique les contrats conclus

tracten uit die gesloten werden met zijn voorgangers. Het werk is in een eindfase gekomen en men maakt een nieuwe evaluatie van de betrekkingen met de privé-firma die externe hulp verleent.

De Minister verheelt niet dat er een aantal problemen zijn en hij wenst geen systeem in te voeren dat niet totaal beantwoordt aan de verwachtingen. Dat zou tot verwarring leiden. Dit betekent evenwel dat gedurende een bepaalde periode met een dubbel systeem moet worden gewerkt.

Men zal pogen tot een onmiddellijke inschrijving van de voertuigen te komen zodra de informatisering voltooid is.

De Minister merkt op dat de inschrijving op het ogenblik vier dagen vergt en dat er een merkelijke verbetering is ingetreden door de eenvoudige afschaffing van politieke of administratieve tussenkomsten.

— *Controle van het Parlement op de autonome overheidsbedrijven*

Sedert de bekendmaking bij koninklijk besluit van de beheerscontracten in het *Belgisch Staatsblad* is de situatie grondig gewijzigd.

De ministeriële verantwoordelijkheid en de parlementaire controle kunnen in twee richtingen werken:

— het naleven van het beheerscontract dat met elk overheidsbedrijf werd gesloten;

— het uitvoeren van de opdrachten van openbare dienst door die bedrijven.

Gelet op de autonomie van die bedrijven, moeten in de toekomst formules gevonden worden die afgestemd zijn op de verslagen die de beslissingsorganen van die bedrijven aan de Regering bezorgen. Er moet voor gezorgd worden dat die rapporten in het Parlement kunnen worden besproken.

De Minister denkt in het bijzonder aan het ondernemingsplan en aan het programma tot verbetering van de dienstverlening dat die bedrijven aan de Regering moeten voorleggen, en in het bijzonder aan de rapporten van de ombudsman en van de Raadgevende Comités van de gebruikers.

Het zou nuttig zijn dat, zoals dat ook bij Sabena gebeurde, op verzoek van de Kamer- en Senaatscommissies een of twee keer per jaar contacten zouden worden gelegd met de verantwoordelijken van die bedrijven, waardoor de leden de gelegenheid zouden hebben vragen te stellen over het beheer van die bedrijven.

Indien bijzondere problemen rijzen zou de Minister van zijn kant, nadat hij door de regeringscommissaris is voorgelicht, op eigen initiatief de

par ses prédécesseurs. Le travail en est à sa phase finale et on entreprend une réévaluation des relations avec l'entreprise consultante.

Le Ministre ne cache pas qu'un certain nombre de problèmes se posent et il ne souhaite pas mettre en route un système qui ne correspondrait pas totalement à ce qu'on en attend. Cela créerait des perturbations. Cela signifie que pendant un certain temps, il faudra utiliser un double système.

En ce qui concerne l'immatriculation immédiate des voitures, on tentera d'y arriver dès que le système informatique fonctionnera.

Le Ministre signale qu'actuellement l'immatriculation se fait en quatre jours et qu'une amélioration formidable a pu être réalisée en supprimant tout simplement ce qu'on a appelé le piston politique ou administratif.

— *Contrôle du Parlement sur les entreprises publiques*

Il y a un changement fondamental entre la situation précédente et le jour où les contrats de gestion ont été publiés par arrêté royal au *Moniteur belge*.

La responsabilité ministérielle et le contrôle parlementaire doivent pouvoir s'exercer dans deux directions:

— le respect du contrat de gestion de chaque entreprise publique

—   l'intérieur de celui-ci le respect des missions de service public de ces entreprises.

A l'avenir, eu égard à l'autonomie de ces sociétés, il conviendrait de trouver des formules qui puissent être axées sur les rapports que les organes de décision de ces sociétés adresseront au Gouvernement et qu'il y ait des débats au Parlement sur ces rapports.

Le ministre pense plus particulièrement au plan d'entreprise et au programme d'amélioration des services que ces entreprises doivent également présenter au Gouvernement et notamment aux rapports des ombudsmen et des Comités consultatifs des usagers.

Comme on l'a fait avec la Sabena, il serait utile qu'un contact puisse être organisé, par exemple à la demande des Commissions de la Chambre et du Sénat, une ou deux fois par an avec les responsables de ces sociétés, contact au cours duquel les membres pourraient poser les questions qu'ils souhaitent sur la gestion de ces sociétés.

De son côté le ministre, informé par le Commissaire du Gouvernement, si des problèmes particuliers se posent, en parlera d'initiative aux Commissions.

Commissies informeren. Ook de leden kunnen om het even welk probleem onder zijn aandacht brengen in de vorm van vragen of interpellaties.

De Minister wenst in ieder geval dat het Parlement, net zoals de Regering, de autonomie zou eerbiedigen van degenen die werden aangewezen overeenkomstig de bepalingen van de wet van 21 maart 1991.

Diversen

— *Uitvlaggen van de Belgische koopvaardijvloot*

Ten einde aan de Belgische reders de kans te bieden tegen de goedkope vlaggen te concurreren, heeft de Regering hun toegestaan hun schepen te laten registreren onder Luxemburgse vlag. Terzelfder tijd bood een akkoord tussen de Regering, de reders en de vakbonden de nodige waarborgen voor de werkgelegenheid van de Belgische bemanningen op die schepen en voor het behoud van hun nettoloon. Dank zij de toepassing van het Belgisch-Luxemburgs verdrag tot voorkoming van dubbele belasting, hebben de reders hun loonsom merkbaar zien dalen, terwijl hun lopende scheepskredieten op hetzelfde peil bleven.

Op 1 januari 1992 voerden 48 van de 66 Belgische schepen de Luxemburgse vlag. De 18 overige kwamen niet in aanmerking voor uitvlagging. Het ging om kruiplijn coasters en schepen van meer dan 15 jaar oud.

Het klopt dat er bij de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen een aanvullende overeenkomst is gekomen tussen de Regering, de reders en de vakbonden. Die streeft onder meer naar het behoud en de uitbreiding van de werkgelegenheid in de maritieme sector. Tevens voorzag die overeenkomst in een evaluatieprocedure door een commissie.

Onlangs is die evaluatiecommissie bijeengekomen. Zij heeft vastgesteld dat de werkgelegenheid in de sector nog steeds te lijden heeft van de concurrentie van de goedkope vlaggen in weerwil van de gunstige omstandigheden die het uitvlaggen naar Luxemburg tot stand heeft gebracht. De gespecialiseerde pers heeft overigens gewag gemaakt van het feit dat de koopvaardijvloot van onze buurlanden zich in nagenoeg dezelfde toestand bevindt. Overigens hebben de reders hun bezorgdheid uitgesproken over de recente ontwikkeling van het dossier van de scheepskredieten, waarvoor de Gewesten momenteel bevoegd zijn.

Eerlang ontmoeten de reders en de vakbonden elkaar ten einde een vergadering van het Paritair Comité voor de Koopvaardij voor te bereiden, welk comité dan de Minister van Verkeerswezen van

De même les membres peuvent porter tout problème à sa connaissance sous forme de questions ou d'interpellations.

Le ministre souhaite en tout cas que, comme le Gouvernement, le Parlement se conforme à la règle du respect de l'autonomie de ceux que nous avons désignés, conformément aux dispositions de la loi du 21 mars 1991.

Divers

— *Dépavillonnement de la marine marchande belge*

Afin de permettre aux armateurs belges de faire face à la concurrence des pavillons de complaisance, le Gouvernement les a autorisés à mettre leurs navires sous pavillon luxembourgeois. Un accord entre Gouvernement, armateurs et syndicats garantissait, en même temps, l'emploi d'équipages belges sur ces navires et le maintien des salaires nets des marins avec, suite au traité sur la double imposition entre la Belgique et le Luxembourg, une diminution sensible de la masse salariale pour les armateurs, pour lesquels les crédits maritimes en cours étaient maintenus.

Au 1^{er} janvier 1992, 48 des 66 navires belges avaient été mis sous pavillon luxembourgeois. Les 18 autres navires n'entraient pas en considération pour le dépavillonnement. Il s'agit de navires fluvio-maritimes et des navires de plus de 15 ans.

Il est exact que la loi du 21 décembre 1990 concernant le «dépavillonnement» vers le registre luxembourgeois a été complétée par une convention entre le Gouvernement, les armateurs et les organisations syndicales. Cette convention avait entre autres pour but de garantir le maintien et l'augmentation de l'emploi dans le secteur maritime. Une procédure d'évaluation par une commission était prévue par cette convention.

Récemment une réunion de cette commission d'évaluation a eu lieu. Il a été constaté que l'emploi dans le secteur maritime souffre toujours, en dépit des conditions favorables qui résultent de la mise sous pavillon luxembourgeois, de la concurrence des pavillons de complaisance. La presse spécialisée fait d'ailleurs état d'une situation identique pour les marines marchandes des pays qui nous entourent. En plus, les armateurs ont fait part de leurs craintes au sujet de l'évolution récente du dossier «crédits maritimes», qui est actuellement de compétence régionale.

Des contacts entre armateurs et syndicats auront lieu dans les prochains jours afin de préparer une réunion du Comité paritaire pour la Marine marchande, qui à son tour soumettra des avis au ministre des

advies zal dienen. Die adviezen zullen uiteraard meegedeeld worden aan de Minister van Tewerkstelling en Arbeid en aan zijn collega van Sociale Zaken, die de overeenkomst eveneens hebben ondertekend, nog vóór een standpunt wordt ingenomen.

— *Gebruik van de Postcheque*

Het is duidelijk dat het beheerscontract met De Post bepaalt dat de Staat aan de Postcheque een bedrag van 10 miljard zal toekennen om de financiële diensten van De Post te vergoeden.

Het is belangrijk dat een openbare instelling in zo'n essentiële sector aan het werk kan blijven.

Dat bedrag van 10 miljard dient om de kosten te vergoeden die De Post maakt wanneer zij aan de Schatkist fondsen ter beschikking stelt die derden hebben gedeponerd, en wanneer zij bepaalde verrichtingen uitvoert voor de rekenplichtigen van het Rijk.

De dienst die De Post aldus verleent, heeft een tweevoudig gevolg voor de openbare financiën. Enerzijds neemt De Post een aantal werkzaamheden over die anders door ambtenaren uitgevoerd zouden moeten worden, en anderzijds kan de Schatkist door de omvang van de middelen die De Post hem ter beschikking stelt, de rentevoet voor de schuld op korte termijn « à la baisse » beïnvloeden. De rente die De Post aanrekent, is immers lager dan die voor de Schatkist-certificaten.

De Minister voegt eraan toe dat het akkoord tussen het Ministerie van Financiën, zijn departement en de Post, voor laatstgenoemde een stimulans inhoudt, omdat wanneer De Post aan de Schatkist hogere bedragen ter beschikking stelt dan momenteel, daaraan een vergoeding is verbonden. Dat vormt dus een stimulans om de omzet van de Postcheque te vergroten. Zowel de Staat als De Post varen daar wel bij.

— *Controle op het luchtverkeer*

De problematiek van de harmonisering van de controle op het luchtverkeer staat nauw in verband met de voor West-Europa kenmerkende verkeersopstoppen in het luchtruim.

In Europa bestaan er 22 verschillende nationale systemen en 44 controlecentra voor het luchtverkeer.

Gezien de verslechterende toestand en de eraan verbonden kosten, werden er, meer bepaald sedert 1988, een aantal maatregelen genomen. Onder andere in het kader van de herziening van de overeenkomst tot instelling van Eurocontrol, wordt de inspanning momenteel toegespitst op de harmonisering van de uiteenlopende systemen.

Zo zullen de vijf centra voor luchtverkeersgeleiding door één enkel centrum worden vervangen. Dat centrum is momenteel in opbouw en zal in 1994-1995 af zijn.

Communications. Il va de soi que ces avis seront communiqués aux ministres de l'Emploi et des Affaires Sociales, co-signataires de la convention susmentionnée, avant de prendre position.

— *Utilisation du C.C.P.*

Il est clair que le contrat de gestion conclu avec La Poste prévoit que l'Etat attribuera à cette entreprise un montant de 10 milliards pour assurer la rémunération de La Poste financière.

Il est important qu'un opérateur public puisse rester dans un secteur aussi essentiel.

Ces 10 milliards ont pour fonction, à la fois, de couvrir les mises à disposition du Trésor public, des Fonds de tiers déposés auprès de La Poste et certaines opérations que La Poste effectue au bénéfice des comptes de l'Etat.

Le service ainsi rendu par La Poste a un double impact sur les finances publiques. D'une part, parce qu'elle prend en charge certains travaux, qui sinon seraient pris en charge par des fonctionnaires, et, d'autre part, le volume des Fonds que La Poste met à la disposition du Trésor, permet de peser à la baisse sur les taux d'intérêts pratiqués pour la dette à court terme. En effet, le taux pratiqué par La Poste est inférieur à celui pratiqué pour les certificats de trésorerie.

Le ministre ajoute que l'accord pris entre le Ministère des Finances, son département et La Poste est un adjuvant pour cette dernière, puisque, si des montants supérieurs aux montants actuels sont mis à la disposition du Trésor public, ceux-ci seront rémunérés. Cela crée donc une incitation à augmenter le volume des affaires du C.C.P., l'Etat et La Poste y trouvant chacun leur compte.

— *Contrôle aérien*

La problématique de l'harmonisation du contrôle aérien est étroitement liée à la congestion du ciel qui caractérise l'Europe occidentale.

Il existe en Europe 22 systèmes nationaux différents et 44 centres de contrôle du trafic aérien.

En raison de la dégradation de la situation et des coûts qui y sont liés, cette problématique a fait l'objet, en particulier depuis 1988, d'un certain nombre de mesures. L'effort est actuellement porté, notamment dans le cadre de la révision de la Convention constitutive d'Eurocontrol, sur l'harmonisation des systèmes.

Ainsi, les cinq centres de gestion des courants aériens seront remplacés par un centre unique, qui est actuellement en chantier, et qui sera terminé en 1994-1995.

Op initiatief van de E.G.-Commissie worden de perspectieven op lange termijn afgestemd op één enkel Europees systeem voor luchtvaartcontrole.

— *Sabena*

Op de vraag van een commissielid over Sabena herinnert de Minister eraan dat de markt van het luchtvervoer op dit ogenblik ernstig wordt verstoord door het concurrentieel beleid van de Noordamerikaanse maatschappijen.

Op termijn zal dat leiden tot de oprichting van enkele grote luchtvaartpools op Europees niveau en tegen die achtergrond moet men ook het handelsakkoord tussen Sabena en Air France zien.

— *Regie voor Maritiem Transport*

Wij bevinden ons hier voor een zeer netelige keuze. Momenteel sluiten wij geen enkele oplossing uit. Een lid heeft verklaard dat hij maar een oplossing zag: de Regie afschaffen.

Een aantal leden verdedigen de belangen van de kuststreek en kennen het sociaal belang van de R.M.T.

Het is het bedrijf met het grootste aantal werknemers in dienst van de hele Belgische kust. Het is een probleem waar men niet te licht mag overgaan.

Morgen zal een ontmoeting plaatsvinden met de vertegenwoordigers van de werknemers. De Minister wenst geen factoren die het probleem nog moeilijker kunnen maken.

Hij bestudeert alle mogelijkheden vervat in het rapport van het adviesbureau en in dat verband zegt de Minister, daarbij weerleggend wat in een Vlaamse krant stond te lezen, dat het geenszins in zijn bedoeling ligt de maatschappij te vervlaamsen.

Het is duidelijk dat op zeker ogenblik iedereen zijn verantwoordelijkheid zal moeten opnemen, zowel de Staat, de Vlaamse Executieve, de leiding van de Regie alsmede de vertegenwoordigers van het personeel.

Ofschoon extreme oplossingen moeten worden vermeden, spreekt het vanzelf dat het, zodra de tunnel opengaat, uiterst moeilijk zal zijn een veerdienst in stand te houden zoals die nu bestaat. Er zullen uiteraard belangrijke wijzigingen zijn.

Tot besluit antwoordt hij op een vraag van een lid dat er momenteel nog geen overnemer is opgedaagd.

— *Relatie van De Post met de krantenuitgevers*

De Minister heeft in de Senaat geantwoord op een interpellatie ter zake.

Gedurende weken heeft hij gepoogd de uiteenlopende of zelfs tegengestelde standpunten van de uit-

A l'initiative de la Commission européenne les perspectives à long terme sont orientées vers un système européen unique en matière de contrôle aérien.

— *Sabena*

A propos de la question du commissaire au sujet de la Sabena, le ministre rappelle que le marché du transport aérien est pour le moment fortement perturbé, à la suite notamment des politiques concurrentielles menées par les compagnies nord-américaines.

A terme, cela conduira à la constitution de quelques grands pôles aériens au niveau européen et c'est dans cette perspective qu'il faut comprendre l'accord négocié entre la Sabena et Air France.

— *Régie des Transports maritimes*

Nous nous trouvons face à des choix très délicats. Actuellement, aucune solution n'est écartée. Un membre a dit qu'il ne voyait qu'une solution: fermer.

Certains membres représentent la côte et ils savent à quel point la R.T.M. est socialement importante.

C'est en effet l'entreprise qui emploie le plus grand nombre de travailleurs de toute la côte belge. Ce problème ne peut être traité d'une façon aussi légère.

Demain une rencontre aura encore lieu avec les représentants des travailleurs. Le ministre ne souhaite pas d'interférences pouvant rendre le problème encore plus difficile.

Il étudie toutes les potentialités contenues dans le rapport du consultant, et à cet égard, contrairement à ce qui a été écrit dans un journal du Nord du pays, le ministre n'a en rien pour objectif de chercher à flammeriser la société.

Il est clair qu'à un moment donné chacun se trouvera placé face à ses responsabilités, que ce soit l'Etat, l'Exécutif flamand, les responsables de la Régie ainsi que les représentants du personnel.

Tout en désirant éviter d'en arriver à une solution extrême, il est évident qu'une fois le tunnel ouvert, il sera extrêmement délicat de pouvoir maintenir un service de transport tel qu'il existe aujourd'hui. Il y aura évidemment des changements importants.

Pour terminer, répondant à la question d'un membre, le ministre déclare qu'aucun repreneur ne s'est manifesté jusqu'à présent.

— *Relations de La Poste avec les éditeurs de journaux*

Le ministre a répondu au Sénat à une interpellation sur ce problème.

Pendant des semaines il a tenté de rapprocher des points de vue tout à fait séparés sinon complètement

gevers van kranten en de leiding van De Post met elkaar te verzoenen, via verscheidene vergaderingen, voorstellen, bemiddelingspogingen.

Het doet hem geen genoegen vast te stellen dat De Post niet in staat was, vooral niet in Brussel en in Antwerpen, om de kranten vroeg in de ochtend te bezorgen.

Maar het is een objectief gegeven. Men vindt te Brussel geen vast personeel, bezoldigd volgens de normale maatstaven van De Post, om die dienst te verrichten. Bijgevolg ziet De Post zich genoodzaakt personeel in de rest van het land te zoeken. Dat heeft echter problemen om vroeg 's ochtends in Brussel of Antwerpen te zijn en vraagt maar één ding, namelijk zo snel mogelijk weer dichtbij de eigen woonplaats te kunnen werken.

Er zijn dan sociaal aanvaardbare formules gekozen die het de krantenuitgevers mogelijk maken dat werk te doen.

Dat levert De Post eigenlijk geen inkomstenverlies op.

De Minister verheugt er zich dus over dat men tot een akkoord gekomen is waarbij het belang van de lezers voor ogen werd gehouden en die De Post heeft behoeft voor de instelling van een geprivatiseerd post-bedrijf, dat in de toekomst aan de basis had kunnen liggen van tal van problemen.

Dat akkoord is financieel en sociaal goed in evenwicht op voorwaarde dat de krantenuitgevers geen personeel aanwerven tegen voorwaarden die op middellange termijn moeilijk houdbaar zullen blijken.

— B.I.P.T.

Waarom twee verschillende diensten? De Europese Commissie heeft ons gevraagd die twee functies te scheiden. De controle- en reglementeringsfunctie enerzijds en de functie van dienstverlening aan de bevolking anderzijds.

De keuze voor een gemengd overheidsbedrijf beantwoordt aan een behoefte aan soepelheid, snelheid, die wij bij de centrale overheid niet zouden vinden.

Het B.I.P.T. zal morgen strategische taken van advies vervullen en bijstand verlenen, met name inzake adviserende controle, onderzoek en studie.

Het moet alle Europese richtlijnen betreffende telecommunicatie en De Post in Belgisch recht omzetten. Het zal eveneens een belangrijk aantal opdrachten van technische en reglementaire aard krijgen. Daartoe heeft de Minister een personeelsformatie van 222 personen voorzien.

antagonistes entre les éditeurs de journaux et les responsables de La Poste, par plusieurs réunions, propositions, médiations.

Cela ne lui a pas fait plaisir de constater que La Poste n'était pas en mesure, particulièrement à Bruxelles et Anvers, de remplir le rôle important de la distribution des quotidiens très tôt le matin.

Mais c'est une donnée objective. On ne trouve pas à Bruxelles le personnel stable, rémunéré aux conditions normales de La Poste, pour pouvoir effectuer ce service. Par conséquent, La Poste en est réduite à chercher ce personnel en province, personnel qui a des difficultés à arriver tôt le matin à Bruxelles et Anvers, et qui ne demande qu'une chose, retourner le plus rapidement possible travailler près de son domicile.

Dès lors, il a été recherché des formules socialement acceptables qui permettent aux éditeurs de journaux d'effectuer ce travail.

Ce n'est pas à proprement parler un manque à gagner pour La Poste.

Le ministre se réjouit donc qu'on en soit arrivé à un accord qui préserve à la fois l'intérêt du lecteur et La Poste de la création d'une poste privée qui aurait pu être à l'origine d'énormément de problèmes à l'avenir.

Cet accord est équilibré financièrement et socialement, à condition que les éditeurs de journaux ne recourent pas à des engagements de personnel dans des conditions qui seraient difficilement acceptables à moyen terme.

— I.B.P.T.

Pourquoi deux services différents? En fait c'est la Commission européenne qui nous demande de séparer les deux fonctions. La fonction de contrôle et de réglementation, d'une part, et la fonction de service à rendre à la population, d'autre part.

Le choix d'une structure paraétatique correspond à un besoin de souplesse, de rapidité, que nous ne rencontrons pas avec l'administration centrale.

L'I.B.P.T. remplira demain des missions stratégiques d'avis, d'assistance, notamment en matière de contrôle consultatif, de recherches et d'études.

Elle doit, en outre, se charger de l'intégration dans le droit belge de toutes les directives européennes relatives aux télécommunications et à La Poste. Elle devra également rencontrer un nombre important de missions de caractère technique et réglementaire. Pour ce faire, le ministre a prévu un cadre de 222 unités.

Het is voorbarig om het budget van het Instituut precies vast te leggen, omdat er nog een aantal variabelen zijn, maar de eerste kostenraming beliep 200 miljoen, die van Belgacom zullen komen.

De eerste bestuursorganen van het B.I.P.T. zullen ermee worden belast zelf een budget op te stellen voor hun instelling.

Opmerkingen van het Rekenhof

— *De overheidsbedrijven*

Het totaal van de overdrachten naar de Post blijft onveranderd op 14,8 miljard, aangezien het complement in 1992 overeenkomstig de programmawet rechtstreeks voorgeschoten is door de R.T.T. aan de Post.

Het Oriëntatiefonds wordt gestijfd door het gedeelte van de vergoeding bepaald in de artikelen 23 en 24 van het beheerscontract, dat het geïndexeerde bedrag van 1,36 miljard overschrijdt. Het wordt eigenlijk gebruikt voor investeringen die moeten bijdragen tot het behalen van de kwalitatieve doelstellingen van de overheidsbedrijven, zoals bepaald is bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

— *Lasten van het verleden*

Het voor 1993 gevraagde bedrag wordt vastgesteld in verhouding tot de reële uitgaven in 1991 en 1992.

Een commissielid zou willen weten of er sancties bestaan ten aanzien van overheidsbedrijven die de bepalingen van het beheerscontract niet naleven.

De Minister antwoordt dat in elk beheerscontract artikelen voorkomen in verband met de sancties bij niet-naleving van die bepalingen en in het bijzonder bij tekortkomingen in de opdrachten van de openbare dienst. Dat verschilt van contract tot contract.

Wat de autonomie van de overheidsbedrijven betreft, stelt een lid de voorstellen van de Minister op prijs om jaarlijks contacten te organiseren tussen het Parlement en de bedrijven.

Hoe kan het Parlement echter reageren wanneer het op een bepaald ogenblik vaststelt dat de bepalingen van het beheerscontract niet worden nageleefd?

De Minister kan slechts verwijzen naar zijn betoog.

Men moet de beste wijze zoeken om de Regering en het Parlement in staat te stellen toezicht uit te oefenen, met inachtneming van de autonomie van de bedrijven en tussen de drie aanwezige partijen moet een gedragscode tot stand worden gebracht.

Het zou in elk geval overdreven zijn voort te doen zoals men nu bezig is.

Il est un peu prématuré de fixer exactement le budget de l'Institut, parce qu'il dépend encore d'un certain nombre de variables, mais les frais de premier établissement ont été estimés à environ 200 millions, qui proviendront de Belgacom.

Les premiers organes de gestion de l'I.B.P.T. seront chargés de fournir eux-mêmes un budget pour leur institution.

Remarques de la Cour des comptes

— *Les entreprises publiques*

Le total des transferts à la Poste reste constant à 14,8 milliards, puisqu'en 1992 le complément, avancé en vertu de la loi-programme, l'a été directement par la R.T.T. à la Poste.

Le Fonds d'orientation est alimenté par la partie de la redevance qui est prévue aux articles 23 et 24 du contrat de gestion, qui dépasse le montant de 1,36 milliard indexé. Il sera en fait prélevé sur le Fonds, pour les investissements destinés à contribuer à la réalisation des objectifs qualitatifs des entreprises publiques et ce, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

— *Charges du passé*

Le montant demandé pour 1993 est déterminé par référence aux dépenses réelles effectuées en 1991 et 1992.

Un commissaire voudrait savoir s'il existe des sanctions vis-à-vis des entreprises publiques qui ne respectent pas les dispositions du contrat de gestion.

Le ministre précise que chaque contrat de gestion contient des articles concernant les sanctions aux manquements au respect de ses dispositions, et plus particulièrement des manquements aux missions du service public. Cela diffère de contrat à contrat.

A propos de l'autonomie des entreprises publiques, un membre apprécie les propositions du ministre d'organiser des contacts annuels entre le Parlement et les entreprises.

Mais si, à un moment donné, le Parlement constate qu'il y a non-respect des dispositions du contrat de gestion, quelles sont ses possibilités de réaction?

Le ministre ne peut que rappeler ce qu'il a déjà dit.

Il faut chercher la meilleure voie qui permette le contrôle du Gouvernement et du Parlement tout en respectant leur autonomie et trouver un code de conduite entre les trois parties en présence.

Il serait en tout cas excessif de continuer à pratiquer comme on le fait maintenant.

Wanneer het bedrijfsplan eenmaal is opgesteld, zullen we kunnen oordelen of het bedrijf correct wordt bestuurd.

III. STEMMING

De artikelen, de tabellen en de gehele afdeling 33 van de algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1993 worden aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Dit verslag is goedgekeurd met 12 stemmen, bij 1 onthouding.

De Rapporteur,
Manu DESUTTER.

De Voorzitter,
Arnaud DECLETY.

C'est dans le plan d'entreprise, une fois qu'il sera établi, que nous pourrons juger si la gestion est correcte.

III. VOTES

Les articles, les tableaux et l'ensemble de la section 33 du budget général des dépenses pour l'année budgétaire 1993 sont adoptés par 10 voix contre 4.

Le présent rapport est approuvé par 12 voix et 1 abstention.

Le Rapporteur,
Manu DESUTTER.

Le Président,
Arnaud DECLETY.

ERRATA

 BEGROTINGSTABELLEN
 VAN DE INSTELLINGEN
 VAN OPENBAAR NUT

[Gedr. St. Kamer 664-6 (B.Z. 1991-1992)]

10. Regie der Gebouwen

Inkomsten
(blz. 246)

Totalen voor hoofdstuk 41

Het bedrag 1 182 809 in de kolom « 1993 per artikel » vervangen door het bedrag 1 172 809.

(Blz. 247)

Hoofdstuk 45

Tussenkost van de Staat, artikel 450.02

Het bedrag 2 481 000 in de kolom « 1993 per artikel » vervangen door het bedrag 2 481 400.

ERRATA

 TABLEAUX BUDGETAIRES
 DES ORGANISMES D'INTERET PUBLIC

[Doc. Ch. 664-6 (S.E. 1991-1992)]

10. Régie des Bâtiments

Recettes
(page 246)

Totaux pour le chapitre 41

Remplacer le montant 1 182 809 dans la colonne « 1993 par article » par le montant 1 172 809.

(Page 247)

Chapitre 45

Intervention de l'Etat, article 450.02

Remplacer le montant 2 481 000 dans la colonne « 1993 par article » par le montant 2 481 400.