

BELGISCHE SENAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1984-1985****SESSION DE 1984-1985**

12 NOVEMBER 1984

12 NOVEMBRE 1984

Ontwerp van wet tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten vastgesteld ter uitvoering van artikel 1, 1° en 2°, van de wet van 6 juli 1983 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning (Artikel 5)

Ontwerp van wet tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten vastgesteld ter uitvoering van artikel 1, 3° tot 10°, van de wet van 6 juli 1983 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning (Artikel 6)

Projet de loi portant confirmation des arrêtés royaux pris en exécution de l'article 1^{er}, 1° et 2°, de la loi du 6 juillet 1983 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi (Article 5)

Projet de loi portant confirmation des arrêtés royaux pris en exécution de l'article 1^{er}, 3° à 10°, de la loi du 6 juillet 1983 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi (Article 6)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT DOOR DE HEER VANDERMARLIERE

RAPPORT

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

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Aubecq, Belot, Bock, Bosmans, Claeys, Dalem, De Seranno, Eicher, Jandrain, R. Maes, Seeuws, Tilquin, Vanderborght, Van Daele, Van Ooteghem, Windels en Vandermarliere, verslaggever.

Plaatsvervanger : de heer De Kerpel.

R. A 13080*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

759 (1984-1985) : N° 1 : Ontwerp van wet overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

R. A 13079*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

758 (1984-1985) : N° 1 : Ontwerp van wet overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Ont participé aux travaux de la Commission :

Membres effectifs : MM. De Bondt, président; Aubecq, Belot, Bock, Bosmans, Claeys, Dalem, De Seranno, Eicher, Jandrain, R. Maes, Seeuws, Tilquin, Vanderborght, Van Daele, Van Ooteghem, Windels et Vandermarliere, rapporteur.

Membre suppléant : M. De Kerpel.

R. A 13080*Voir :***Document du Sénat :**

759 (1984-1985) : No 1 : Projet de loi transmis par la Chambre des représentants.

R. A 13079*Voir :***Document du Sénat :**

758 (1984-1985) : No 1 : Projet de loi transmis par la Chambre des représentants.

INLEIDING VAN DE MINISTER

Koninklijk besluit nr. 239

Dit koninklijk besluit bestaat hoofdzakelijk in een bijwerking en actualisering (veelal door opheffing) van bepaalde comités en commissies.

Koninklijk besluit nr. 292

De Minister wijst erop dat dit koninklijk besluit tot doel heeft een vermindering van de loonmassa bij de gesubsidieerde overheidsbedrijven ressorterend onder zijn departement, namelijk de N.M.B.S., de N.M.V.B., de M.I.V.'s en de Regie der Posterijen met 3,5 pct. gespreid over de jaren 1984, 1985 en 1986, te realiseren door een vermindering over de voormelde periode van het aantal bezoldigde uren.

Een zelfde besparing van 3,5 pct. op de loonmassa werd ook opgelegd aan de niet-gesubsidieerde instellingen door een wet, namelijk de herstellwet van 31 juli 1984.

Bij deze laatste instellingen kon men geen besparingen opleggen bij genummerd koninklijk besluit, daar hiervoor geen rechtsgrond voorhanden was in de bijzondere-machten-wet.

De niet-gesubsidieerde instellingen zijn : de Regie voor Maritiem Transport, de Regie der Luchtwegen, de Regie van Telegrafie en Telefonie en de Dienst voor regeling van de binnenvaart.

Bij de maatschappijen, regies en diensten die ressorteren onder het departement van Verkeerswezen, werd reeds het personeelsbestand verminderd, niet door personeel te ontslaan maar door mensen die uit dient traden, niet te vervangen.

Er zij opgemerkt dat voor de vervoermaatschappijen en de Regie der Posterijen (de gesubsidieerde instellingen) reeds saneringsplannen van kracht zijn sinds 1983, die als sanering vooropstellen de staatstussenkomsten met 1 pct. per jaar te verminderen en er slechts een groeivoet op toe te passen die de groeinorm van de kredieten bestemd voor de lopende uitgaven van de Staat, na aftrek van de kredieten met betrekking tot de overheidsschuld, niet te boven mag gaan. Voor het jaar 1985 heeft de regering die groeinorm vastgesteld op 2,2 pct.

In het kader van deze saneringsplannen wordt er nu meer en meer gewerkt met zgn. « onderbroken diensten ».

Indertijd, bijvoorbeeld, verzekerde een zelfde bus- of trambestuurder het vervoer gedurende de spitsuren, zowel in de voor- als in de namiddag. Er gold dus één regeling voor de twee diensten. Thans zal de bestuurder die in de spitsuren gewerkt heeft in de voormiddag door een collega worden vervangen in de namiddag.

Zo werd bijvoorbeeld een personeelsvermindering tot stand gebracht bij de M.I.V.B. door het aantal « onderbroken diensten » van 16 pct. tot 22 pct. op te voeren.

EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE

Arrêté royal n° 239

Cet arrêté constitue essentiellement une toilette et une actualisation (souvent par suppression) de certains comités et de certaines commissions.

Arrêté royal n° 292

Le Ministre déclare que cet arrêté royal a pour but de réaliser une réduction de 3,5 p.c. de la masse salariale, échelonnée sur les années 1984, 1985 et 1986, dans les entreprises publiques subventionnées relevant de son département, à savoir la S.N.C.B., la S.N.C.V., les S.T.I. et la Régie des postes, et ce par une réduction du nombre des heures rémunérées, répartie sur la période précitée.

Une réduction identique de 3,5 p.c. de la masse salariale a également été imposée par une loi — la loi de redressement du 31 juillet 1984 — aux organismes non subventionnés.

Aucune économie ne pouvait être imposée par arrêté royal numéroté à ces derniers organismes, à défaut de fondement juridique pour ce faire dans la loi de pouvoirs spéciaux.

Ces organismes non subventionnés sont : la Régie des transports maritimes, la Régie des voies aériennes, la Régie des télégraphes et téléphones et l'Office régulateur de la navigation intérieure.

Dans les sociétés, régies et services relevant du département des Communications, les effectifs ont déjà été réduits, non pas en licenciant du personnel, mais en ne remplaçant pas ceux qui partaient.

Il est à noter qu'en ce qui concerne les sociétés de transport et la Régie des postes (organismes subventionnés), des plans d'assainissement sont en vigueur depuis 1983, qui prévoient de réduire les interventions de l'Etat de 1 p.c. l'an et de n'appliquer qu'un taux de croissance ne dépassant pas la norme de croissance des crédits destinés à couvrir les dépenses courantes de l'Etat, déduction faite des crédits afférents à la dette publique. Pour l'année 1985, le Gouvernement a fixé cette norme à 2,2 p.c.

Dans le cadre de ces plans d'assainissement, on recourt maintenant de plus en plus aux services coupés.

Autrefois, par exemple, le même conducteur de bus ou de tram assurait le transport durant l'heure de pointe du matin et durant l'heure de pointe de l'après-midi. Il y avait donc un seul traitement pour assurer deux services. Dorénavant, le conducteur qui a fait l'heure de pointe du matin est remplacé par un autre pour l'heure de pointe de l'après-midi.

Ainsi, par exemple, en augmentant de 16 à 22 p.c. le nombre des services coupés à la S.T.I.B., on a obtenu une réduction de personnel.

Doordat de openbare vervoermaatschappijen staatsbijdragen genieten die ongeveer even hoog of hoger liggen dan hun loonmassa's en ze dus reeds saneringsplannen na te leven hebben, zal de 3,5 pct. loonmassavermindering voor het merendeel van die instellingen kunnen gerealiseerd worden zonder supplementaire inspanningen.

Dit kan men echter niet zeggen voor de Regie der Posterijen waar de 3,5 pct. veel moeilijker te realiseren zal zijn.

De subsidiëring van de Posterijen bestaat budgettair uit twee belangrijke bestanddelen :

1. een toelage die gegeven wordt voor de door het Bestuur der Postchecks ter beschikking gestelde gelden;
2. een dotatie ter compensering van de gunsttarieven toegestaan voor de uitreiking van de kranten.

De besparing die dient gerealiseerd te worden door het hierboven reeds aangehaalde saneringsplan slaat enkel op de dotatie die bijna 8 miljard frank bedragen terwijl de 3,5 pct. loonmassavermindering slaat op een bedrag van meer dan 31 miljard frank.

De loonmassa is dus bij de Regie der Posterijen een zware last en is zeer moeilijk in te krimpen.

Koninklijk besluit nr. 237

Het saneringsplan dat ingevolge bovenvermeld koninklijk besluit aan de Regie van Telegrafie en Telefonie wordt opgelegd is momenteel nog ter studie.

De definitieve versie van het herwerkte plan zal eerlang aan de syndicale consultatie worden onderworpen, zodat binnenkort een ontwerp van koninklijk besluit aan de Ministerraad ter goedkeuring zal kunnen worden voorgelegd.

Koninklijk besluit nr. 238

De Minister wijst er vooreerst op dat de gehele gemeenschap de kosten moet dragen voor de gunsttarieven die bestaan voor de W.I.G.W.'s, de grote gezinnen, oud-strijders enz.

Verder moet een tariefverhoging aan een eventuele kostprijsstijging beantwoorden.

Aangezien de inkomsten tevens zoveel mogelijk de kosten moeten kunnen dekken, werd voor de berekening van de tariefverhogingen een formule met twee luiken uitgewerkt aan de hand van welke telken jare met de kostprijsstijging kan worden rekening gehouden.

In het eerste luik van de formule wordt rekening gehouden met het indexcijfer der consumptieprijzen, in het tweede luik wordt rekening gehouden met de kostenstijging van de belangrijkste exploitatieposten van de vervoermaatschappijen, te weten : de personeelsuitgaven, de uitgaven voor elektrische tractie-energie en de brandstofuitgaven.

Etant donné que les sociétés de transport en commun bénéficient d'une intervention de l'Etat sensiblement égale, voire supérieure, à leurs masses salariales et qu'elles sont donc d'ores et déjà soumises à des plans d'assainissement, la réduction de 3,5 p.c. de la masse salariale pourra être réalisée dans la plupart de ces organismes sans efforts supplémentaires.

On ne peut cependant en dire autant de la Régie des postes, où l'objectif des 3,5 p.c. sera beaucoup plus difficile à atteindre.

Le subventionnement de la Poste provient budgétairement de deux grands éléments :

1. une indemnité pour la mise à disposition des fonds de l'Office des chèques postaux;
2. une dotation destinée à compenser les tarifs de faveur accordés pour la distribution des journaux.

L'économie à réaliser grâce aux plans d'assainissement précités ne concerne que les dotations dont le montant approche les 8 milliards, tandis que la réduction de 3,5 p.c. de la masse salariale porte sur un montant de plus de 31 milliards de francs.

La masse salariale de la Régie des postes représente donc une lourde charge très difficile à comprimer.

Arrêté royal n° 237

Le plan d'assainissement imposé à la Régie des télégraphes et téléphones en application de l'arrêté royal précité est encore à l'étude pour l'instant.

La version définitive du plan remanié sera soumise sous peu à la consultation syndicale, de sorte qu'un projet d'arrêté royal pourra être présenté prochainement pour approbation au Conseil des ministres.

Arrêté royal n° 238

Le Ministre souligne tout d'abord que c'est la collectivité tout entière qui doit supporter le coût des tarifs de faveur appliqués pour les V.I.P.O., les familles nombreuses, les anciens combattants, etc.

Par ailleurs, une hausse de tarifs doit correspondre à une éventuelle augmentation des coûts.

Comme d'autre part les recettes doivent autant que possible couvrir ces coûts, on a mis au point pour calculer les augmentations de tarif une formule à deux volets permettant de tenir compte chaque année de la hausse des coûts.

Le premier volet de la formule tient compte de l'indice des prix à la consommation, tandis que le second prend en considération la hausse des coûts des principaux postes d'exploitation des sociétés de transport, c'est-à-dire les dépenses de personnel, les dépenses d'énergie de traction électrique et les dépenses de carburant.

Dank zij deze formule wordt dus bij de jaarlijkse tariefverhogingen voor de helft rekening gehouden met het indexcijfer der consumptieprijzen en voor de helft met de belangrijkste kostenbepalende factoren voor de vervoermaatschappijen.

De aanpassing van de tarieven geschiedt in feite telkens met een jaar vertraging, wat in een tijd van crisis een niet onbelangrijk voordeel inhoudt voor de gebruiker.

Koninklijk besluit nr. 240

De Regie der Luchtwegen ontvangt geen Rijkssteun. Op Titel II van de begroting van het departement van Verkeerswezen wordt een bedrag uitgetrokken, waarmee de Regie de luchthavens en de nodige infrastructuur voor de vliegtuigen zal aanleggen.

Al jaren wacht de Regie op de goedkeuring van een taalkader. Elk benoemingsbesluit op het hogere echelon wordt thans vernietigd en dat brengt bestuursmoeilijkheden met zich.

De structuren van de financiële diensten zijn zwak. Er is opdracht gegeven voor een *audit* om daarin verbetering te brengen.

De Regie voert een onevenwichtig beleid : de enige winstgevende luchthaven is Zaventem (opbrengst 1,6 miljard) en daarmee subsidieert de Regie voor 800 miljoen de overige luchthavens (Oostende, Sint-Denijs-Westrem, Deurne, Bierset, Saint-Hubert en Spa).

Het doel is de ontvangsten te verbeteren en de kosten te drukken.

De ontvangsten bestaan uit de « luchtvaartontvangsten » (landings- en parkeerrechten), « ontvangsten buiten luchtvaart » (ontvangsten uit concessies, parkings, free-shops) en « en route-heffingen » (ontvangsten uit taksen, te betalen door vliegtuigen die ons land overvliegen).

De Minister gaat ervan uit dat alleen de prijs van de concessie kan worden verhoogd. Daarom heeft hij alle concessies opgezegd en heeft hij de concurrentie opengesteld.

Voorts moeten de kosten dalen. Op Zaventem kan geen personeel worden ontslagen.

De gewestelijke luchthavens brengen weinig op. In 1983 boekte Oostende een verlies van 254 miljoen, Deurne 115 miljoen, Luik 105 miljoen. Voor een investering van 100 F brengen die luchthavens 4 F, 9 F, 20 F en in het beste geval 27 F op.

De luchthaven van Wevelgem is een gemengde intercommunale die de Regie niets kost. Ze brengt integendeel zelfs winst op.

Cette formule permet donc, lors des augmentations annuelles de tarifs, de tenir compte pour moitié de l'indice des prix à la consommation et pour moitié des principaux facteurs de coût des sociétés de transport.

En fait, l'ajustement des tarifs se fait chaque fois avec un an de retard, ce qui en temps de crise constitue un avantage non négligeable pour l'utilisateur.

Arrêté royal n° 240

La Régie des voies aériennes ne reçoit aucun subside de l'Etat. Le Titre II du budget du département des Communications prévoit un montant qui sert à la Régie pour construire des aéroports ainsi que l'infrastructure nécessaire aux avions.

Depuis des années, la R.V.A. attend l'approbation d'un cadre linguistique. Actuellement, toute nomination supérieure est cassée et cela pose un problème de gestion.

Les structures des services financiers sont défectueuses. Un *audit* a été commandé pour y remédier.

La Régie a une politique déséquilibrée : le seul aéroport qui rapporte est Zaventem (rapport : 1,6 milliard) et avec ce rapport la Régie subventionne pour 800 millions les autres aéroports (Oostende, Sint-Denijs-Westrem, Deurne, Bierset, Saint-Hubert et Spa).

Le but est d'optimiser les recettes et de diminuer les dépenses.

Les recettes sont constituées des « recettes aéronautiques » (droits d'atterrissage et de parcage), des « recettes extra-aéronautiques » (recettes provenant des concessions, des garages, des « free-shops ») et des « redevances de route » (recettes des taxes imposées aux avions en vol au dessus de notre pays).

Le Ministre estime que seul le prix des concessions peut augmenter. C'est pourquoi il a mis fin à toutes les concessions et lancé la compétition.

D'autre part, le volet des dépenses doit diminuer. On ne peut pas licencier du personnel à Zaventem.

Les recettes des aéroports régionaux sont faibles. En 1983, Oostende était déficitaire de 254 millions, Deurne de 115 millions, Liège de 105 millions. Ces aéroports rapportent par 100 F investis, les uns 4 F, les autres 9 F, 20 F et, au mieux, 27 F.

L'aéroport de Wevelgem est une intercommunale mixte et il ne coûte rien à la Régie. Au contraire, il réalise des bénéfices.

Sommige luchthavens hebben een dure nachtdienst (b.v. Oostende). Behoren de nachttarieven niet te worden verhoogd?

Brussel Nationaal moet particulier kapitaal aantrekken. Met de modernisering van die luchthaven is een bedrag van 12 miljard gemoeid.

De Minister tracht bij de Regie, de Sabena en de voornaamste oliemaatschappijen voor het project belangstelling te wekken door ze te vragen om deel te nemen aan een modern brandstofdistributiesysteem.

Koninklijk besluit nr. 241

Het bedoeld koninklijk besluit wijzigt enkele wetsartikelen : artikel 4 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen en verscheidene artikelen (art. 36, 41, 12) van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor Maritiem Transport.

Het koninklijk besluit voorziet ook in een afwijking van het koninklijk besluit nr. 56 van 16 juli 1982 betreffende de werving in sommige overheidsdiensten.

De Minister stelt ten slotte dat het koninklijk besluit aan de R.M.T. een saneringsplan oplegt. De verbouwing van twee R.M.T.-schepen, de *Princesse Marie-Esmeralda* en de *Princesse Marie-Christine* vormen de basis van het saneringsplan. De huurprijs van een ander schip valt weg, de transportcapaciteit wordt behouden en het aantal overvaarten verminderd. Door verbouwing kan er minder personeel worden ingezet en worden belangrijke brandstofbesparingen mogelijk.

De Regie voor Maritiem Transport moet het stellen met de middelen waarover zij beschikt, zonder beginkapitaal en met onvoldoende inkomsten uit de trafiek.

Zij heeft mailboten (Oostende-Dover) moeten aankopen voor het vervoer van personen- en vrachtwagens om de ontwikkeling van het cliënteel te kunnen volgen.

Dat alles heeft geleid tot de zeer kritieke financiële toestand waarin de R.M.T. zich thans bevindt : een schuld van 1,5 miljard tegenover de C.D.V.U. (Centrale Dienst voor Vaste Uitgaven van het Ministerie van Financiën). Om de maatschappij uit het slop te helpen heeft de Ministerraad erin toegestemd dat die schuld zal worden geconsolideerd.

De Minister overweegt bovendien de oprichting van een holding waarin de beide jet-foils die zouden worden gherwaardeerd, zullen worden ondergebracht.

Ondertussen werd ook het saneringsplan goedgekeurd : het voorziet in een evenwicht van de begroting voor 1985 en een batig saldo in de volgende jaren.

Certains aéroports (par exemple Ostende) ont un service de nuit qui coûte cher. Ne faut-il pas augmenter les tarifs de nuit ?

Bruxelles National doit attirer du capital privé. Il faut 12 milliards pour moderniser l'aéroport.

Le Ministre s'efforce d'intéresser la Régie, la Sabena et les grandes compagnies pétrolières à ce projet en leur demandant de participer à un système moderne de distribution de carburant.

Arrêté royal n° 241

Cet arrêté royal modifie un certain nombre d'articles de loi : l'article 4 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires et plusieurs articles (art. 36, 41, 12) de la loi du 1^{er} juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes.

L'arrêté royal prévoit aussi une dérogation à l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982 relatif au recrutement dans certains services publics.

Le Ministre déclare enfin que l'arrêté royal impose un plan d'assainissement à la R.T.M. La transformation de deux navires R.T.M., le *Princesse Marie-Esmeralda* et le *Princesse Marie-Christine*, constitue la base du plan d'assainissement. Pour un autre navire le loyer est supprimé. La capacité de transport est maintenue et le nombre de traversées est réduit. La transformation permet de réduire le personnel et de réaliser d'importantes économies de carburant.

La Régie des transports maritimes doit se contenter des moyens dont elle dispose sans pouvoir bénéficier d'un capital de départ, et s'accommoder de revenus insuffisants du trafic.

Elle a dû acquérir des malles (Ostende-Douvres) pour le transport de personnes et de camions, afin de pouvoir suivre l'évolution de la clientèle.

Tout cela a conduit à la situation financière très critique dans laquelle la R.T.M. se trouve actuellement : une dette de 1,5 milliard vis-à-vis du S.C.D.F. (Service central des dépenses fixes du Ministère des Finances). Pour aider la société à sortir de l'impasse, le Conseil des ministres a accepté que cette dette soit consolidée.

Le Ministre envisage également la création d'un holding auquel seraient apportés les deux jet-foils réévalués.

Entre-temps, le plan d'assainissement a également été adopté : il prévoit l'équilibre budgétaire pour 1985 et un solde positif pour les années suivantes.

I. Ontwerp van wet tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten vastgesteld ter uitvoering van artikel 1, 1° en 2°, van de wet van 6 juli 1983 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning (artikel 5)

A. Koninklijk besluit nr. 239

Geen opmerkingen.

B. Koninklijk besluit nr. 292

Een lid doet opmerken dat het koninklijk besluit nr. 292 tot doel heeft de loonmassa met 3,5 pct. te verminderen. Daar dit resultaat door de toepassing van het saneringsplan bereikt wordt, vindt hij het niet nodig deze maatregelen te behouden.

ANTWOORD

Omdat niet is bewezen dat de resultaten van de saneringsplannen zullen leiden tot een werkelijke vermindering van de loonsom met 3,5 pct. tegen einde 1986, moet het koninklijk besluit worden gehandhaafd. Zoals ik heb uiteengezet in mijn inleiding, zal het koninklijk besluit in elk geval praktische uitwerking hebben voor het zeer delicate probleem van de Regie der Posterijen.

Een lid dient een amendement in strekkende tot het schrappen van het 2° van artikel 5.

Verantwoording

« Dit koninklijk besluit biedt aan de Regering de mogelijkheid de loonsom van sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen onbeperkt te verminderen. »

ANTWOORD

Het is onjuist te beweren dat het koninklijk besluit nr. 292 aan de Regering de mogelijkheid biedt de loonsom van sommige instellingen op onbeperkte wijze te verminderen.

Van de in het besluit voorziene vermindering met 3,5 pct. moet inderdaad de inspanning worden afgetrokken die de maatschappijen op loongebied hebben geleverd ingevolge de hun opgelegde saneringsplannen.

Alleen zo de verminderingen opgelegd door de saneringsplannen over de beschouwde periode niet leiden tot een globale vermindering van de loonmassa met 3,5 pct. zal voornoemd koninklijk besluit concrete uitwerking hebben.

Een lid vindt dat de vermindering van de loonsom tegenstrijdig is met het handhaven van de tewerkstelling, b.v. in de postsector. Zullen de poststukken door particuliere bedrijven vervoerd worden ?

ANTWOORD

Krachtens artikel 1 van de oprichtingswet moet de Regie der Posterijen worden geëxploiteerd volgens de nijverheids- en handelsmethodes. Het is dus absoluut noodzakelijk dat

I. Projet de loi portant confirmation des arrêtés royaux pris en exécution de l'article 1^{er}, 1° et 2°, de la loi du 6 juillet 1983 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi (article 5)

A. Arrêté royal n° 239

Cet arrêté royal n'a donné lieu à aucune observation.

B. Arrêté royal n° 292

Un membre fait remarquer que l'arrêté royal n° 292 a pour but de réduire la masse salariale de 3,5 p.c. Comme ce résultat a été atteint par l'application du plan d'assainissement, il estime qu'il n'est pas nécessaire de maintenir ces mesures.

REPONSE

Etant donné qu'il n'est pas prouvé que les résultats des plans d'assainissement aboutiront à une réduction effective de la masse salariale de 3,5 p.c. d'ici à fin 1986, l'arrêté royal doit être maintenu. Comme je l'ai dit dans mon exposé introductif, l'arrêté royal aura de toute manière une incidence pratique sur le problème très délicat que pose la Régie des postes.

Un membre dépose un amendement tendant à la suppression du 2° de l'article 5.

Justification

« Cet arrêté royal donne au Gouvernement la possibilité de réduire d'une manière absolue la masse salariale de certains organismes d'intérêt public relevant du Ministère des Communications. »

REPONSE

Il est inexact d'affirmer que l'arrêté royal n° 292 donne au Gouvernement la possibilité de réduire de façon absolue la masse salariale de certains organismes d'intérêt public.

En effet, il faut déduire de la réduction de 3,5 p.c. prévue par l'arrêté l'effort fait par les sociétés en matière de rémunérations à la suite des plans d'assainissement qui leur ont été imposés.

L'arrêté royal n'aura d'effets concrets que si les réductions imposées par les plans d'assainissement n'aboutissent pas, pour la période considérée, à une diminution globale de la masse salariale de 3,5 p.c.

Un membre trouve que la réduction de la masse salariale est contraire au maintien de l'emploi, par exemple dans le secteur postal. Les envois postaux seront-ils transportés par des entreprises privées ?

REPONSE

En vertu de l'article 1^{er} de sa loi de création, la Régie des postes doit être exploitée selon des méthodes industrielles et commerciales. Il est donc indispensable que les responsables

zij die verantwoordelijk zijn voor het bedrijf zoeken naar de meest economische middelen voor de exploitatie van alle activiteitstakken, met inbegrip van het vervoer.

Men is echter niet van plan om de meerderheid van het vervoer van de postberichten toe te vertrouwen aan de particuliere sector.

Het stelsel van het vervoer van de postcolli heeft steeds gesteund op de spoorweg. Technisch is die regeling voorbijgestreefd voor betrekkelijk hoge kosten van 600 miljoen frank per jaar.

Om het probleem op te lossen werd verzocht om het advies van *Team Consult*. Dat studiebureau was van oordeel dat het aantal sorteercentra moest worden beperkt en dat de gewone treinen moesten worden vervangen door paaltreinen. Een andere oplossing zou erin bestaan de sortering te splitsen tussen de hoofdsortering en de secundaire sortering. Deze toestand schept een probleem daar de Minister tegelijkertijd moet waken over de belangen van de posteries en over die van de N.M.B.S.

Daarom heeft de Minister thans aan de posteries de onderrichting gegeven dat zij een beroep moeten doen op de spoorwegen voor het vervoer van de poststukken waarvan het kostenverschil niet meer dan 10 pct. bedraagt.

C. Stemmingen

Het amendement op artikel 5 wordt verworpen met 9 tegen 6 stemmen.

Artikel 5 wordt aangenomen met 9 tegen 6 stemmen.

II. Ontwerp van wet tot bekrachtiging van de koninklijke besluiten vastgesteld ter uitvoering van artikel 1, 3° tot 10°, van de wet van 6 juli 1983 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning (artikel 6)

A. Koninklijk besluit nr. 237

Een lid wenst de volgende opmerkingen te maken die de koninklijke besluiten 240 en 241 ook betreffen. Hij stelt vast dat de beheersorganen van de overheidsbedrijven bij het tot stand komen van de saneringsplannen een belangrijke rol hebben gespeeld. Daarbij werd een beroep gedaan op de verantwoordelijkheidszin niet alleen van de topambtenaren, maar ook van de representatieve vakbondsafgevaardigden.

Deze saneringsplannen konden zelfs beschouwd worden als een voorafbeelding van echte beheerscontracten tussen de overheid, de betrokken overheidsbedrijven en hun personeel.

Hetzelfde lid had gehoopt dat men op deze wijze de responsabilisering van de beleidsverantwoordelijken in deze bedrijven zou in de hand werken.

de l'entreprise recherchent les moyens les plus économiques pour l'exploitation de toutes les branches de leurs activités, y compris le transport.

Il n'entre cependant pas dans les intentions de confier au secteur privé la majorité du transport des dépêches postales.

Le système du transport des colis postaux a historiquement toujours été basé sur le chemin de fer. Techniquement ce système est dépassé pour un coût relativement élevé de 600 millions de francs par an.

En vue de résoudre le problème, l'avis de *Team Consult* a été demandé. Ce bureau d'étude a estimé qu'il y avait lieu de réduire le nombre de centres de tri et de remplacer les trains ordinaires par des trains à palettes. Une autre solution serait de scinder le tri entre tri principal et tri secondaire. Cette situation crée un problème du fait que le Ministre doit veiller en même temps aux intérêts de la Poste et de la S.N.C.B.

C'est pourquoi le Ministre a donné actuellement instruction à la Poste de recourir aux chemins de fer pour le transport du courrier tant que la différence de coût n'est pas supérieure à 10 p.c.

C. Votes

L'amendement à l'article 5 est rejeté par 9 voix contre 6.

L'article 5 est adopté par 9 voix contre 6.

II. Projet de loi portant confirmation des arrêtés royaux pris en exécution de l'article 1^{er}, 3° à 10°, de la loi du 6 juillet 1983 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi (article 6)

A. Arrêté royal n° 237

Un membre aimerait faire les observations suivantes qui concernent également les arrêtés royaux n°s 240 et 241. Il constate que les organes de gestion des organismes publics ont joué un rôle important dans l'élaboration des plans d'assainissement. A cette occasion, on a fait appel au sens des responsabilités non seulement des hauts fonctionnaires, mais encore des délégués des organisations syndicales représentatives.

Ces plans d'assainissement pouvaient même être considérés comme une préfiguration de vrais contrats de gestion conclus entre l'Etat, les organismes publics concernés et le personnel.

L'intervenant avait espéré que cette façon de procéder inciterait les responsables de la politique menée par ces organismes à prendre davantage leurs responsabilités.

In de praktijk komt van deze responsabilisering weinig in huis, om reden dat het beheer van deze bedrijven, precies zoals vroeger, in de regel wordt bepaald door algemene politieke beleidsopties, met miskenning van de bedrijfs-economische imperatieven.

In die gedachtengang pleit hetzelfde lid voor een voortdurende ruggespraak tussen hogervernoemde beheersorganen en de Regering telkens in de betrokken overheidsbedrijven politieke beslissingen worden doorgedrukt, die weliswaar ingegeven zijn door het overheidsbeleid in het algemeen, maar waardoor de voorwaarden, waarin de saneringsplannen oorspronkelijk werden uitgewerkt, overhoop worden gegooid.

De saneringsplannen zouden aldus voortdurend moeten worden bijgestuurd in gemeen overleg.

Bij ontstentenis van dergelijke ruggespraak, geraken deze saneringsplannen snel voorbijgestreefd, en zelfs ontwricht en worden zij, zowel door de beleidsmensen als door het personeel, allesbehalve ervaren als « contracten » in de ware zin van het woord. Zij voelen zich als « contractant » bedot !

ANTWOORD

De Minister is het met spreker eens dat al die ondernemingen moeten worden beheerd volgens de regels van een goed economisch beheer. Hij wijst erop dat al die saneringsplannen werden besproken en voorbereid rekening gehouden met het advies van de leiders van de betrokken ondernemingen, soms zelfs van de vakbonden en hij onderstreept voorts dat de toepassing van die plannen slechts mogelijk is indien zij voldoende soepel zijn.

Het ligt dus voor de hand dat voortdurend overleg moet worden tot stand gebracht om ze volgens de behoeften te kunnen aanpassen aan de evolutie van de economische toestand.

Een ander lid wenst dat de Minister de bedoeling nauwkeurig zou vermelden van een soepel personeelsbeleid, van alternatieve financieringswijzen en van het begrip « verlieslatend in een openbare dienst ».

ANTWOORD

Met soepel personeelsbeheer wordt bedoeld, dat de administrateur-generaal matregelen kan treffen voor een betere benutting van het personeel, of het nu gaat om een herverdeling door hergroepering of door spreiding, of door het bepalen van prioriteiten bij gelegenheid van selectieve aanwervingen. Het ontwerp van saneringsplan voorziet hiervoor in de consultatie van de vakbonden.

Wat de alternatieve financieringswijzen betreft, kan dus naast de traditionele lening, gedacht worden aan b.v. leasing of kapitaalsverhoging.

Ik wijs er in dat verband op dat het leasingsysteem een gunstige oplossing heeft geboden voor de huur van de Airbusen (Aviafin) van de Sabena en ook zal gebezigd worden voor de ombouw van de twee schepen van de R.M.T. (Cobelfret).

En pratique, cet objectif est loin d'être réalisé, parce que, tout comme précédemment, la gestion de ces organismes est généralement déterminée par des options de politique générale qui ne tiennent pas compte des impératifs économiques.

Dans cet ordre d'idées, l'intervenant plaide en faveur d'un dialogue permanent entre les organes de gestion précités et le Gouvernement, chaque fois qu'il s'agit de prendre, au sein de ces organismes, des décisions politiques qui sont certes inspirées par la politique générale menée par les pouvoirs publics, mais qui font des conditions dans lesquelles les plans d'assainissement ont été initialement élaborés.

Ces plans devraient donc continuellement être adaptés dans un esprit de concertation.

A défaut d'un tel dialogue, ces plans seront dépassés, voire désarticulés, et ils ne seront plus considérés tant par les dirigeants que par le personnel comme des « contrats » au vrai sens du terme. Ils se sentiront en effet trompés en tant que « contractants » !

REPONSE

Le Ministre est d'accord avec l'intervenant pour conclure que toutes ces entreprises doivent être gérées selon les règles d'une bonne gestion économique. Il rappelle que tous les plans d'assainissement ont été discutés et préparés en tenant compte de l'avis des dirigeants des entreprises concernées, parfois même des syndicats, et il fait en outre remarquer que l'application de ces plans n'est possible que s'ils sont dotés d'une certaine souplesse.

En conséquence, il est évident qu'une concertation permanente doit être établie en vue de pouvoir les adapter selon les nécessités à l'évolution de la situation économique.

Un autre membre aimerait savoir ce qu'il faut entendre exactement par une politique souple en matière de personnel, par modes de financement alternatifs et par la notion de « déficitaire dans un service public ».

REPONSE

Une gestion souple signifie que l'administrateur général puisse prendre des mesures en vue d'une meilleure utilisation du personnel, qu'il s'agisse d'une redistribution par regroupement ou par répartition, ou de la définition de priorités à l'occasion de recrutements sélectifs. Le projet de plan d'assainissement prévoit à cet effet la consultation des organisations syndicales.

En ce qui concerne les modes de financement alternatifs, on peut donc penser, en plus de l'emprunt traditionnel, au leasing ou à l'augmentation de capital.

A ce propos, il est à noter que le système du leasing a été une bonne solution pour la location des Airbus (Aviafin) de la Sabena et qu'on y aura également recours pour la transformation de deux navires de la R.T.M. (Cobelfret).

Verlieslatend betekent daarom niet steeds dat een dienst moet worden afgeschaft, maar wel dat moet betracht worden de hoogst mogelijke productiviteit, dus het geringste verlies, te realiseren. Daarom wordt niet blindelings gesnoeid, maar weloverwogen en rekening houdend met de weerslag voor het personeel.

Hetzelfde lid vraagt welke « achterhaalde en verlieslatende diensttakken geleidelijk werden afgebroken.

ANTWOORD

De telegraafdienst die ruim 1 miljard verlies lijdt per jaar zal worden gesaneerd door de overdracht van de uitreiking van de telegrammen naar de Regie der Posterijen. Het verlies per telegram, dat ongeveer 900 frank per uitgereikt stuk bedraagt, zou aldus drastisch kunnen worden beperkt.

Ter vervanging van het liefdadigheidstelegram dat reeds vroeger werd afgeschaft, werd bij de Regie der Posterijen het postogram ingevoerd.

Het lid zou nog willen weten waarom de R.T.T. steeds op buitenlandse markten moet lenen.

ANTWOORD

De leningen aangegaan door de Regie van T.T. vergen het akkoord van de Minister van Financiën. De thesaurie maakt een planning op i.v.m. het beroep op de kapitaalmarkt en kan derhalve genoodzaakt zijn de R.T.T. naar een internationale oplossing te verwijzen als aan de behoefte van de R.T.T. niet op de binnenlandse markt kan voldaan worden.

Er dient opgemerkt, dat bij diverse leningen op een buitenlandse markt, de R.T.T. heeft kunnen genieten van lagere interestvoeten dan de toen in België gangbare. Anderzijds is het wisselrisico groot en heeft de devaluatie van de Belgische frank een negatieve weerslag op de aflossing.

Verschillende leden stellen vast dat er sprake van is verlieslatende of achterhaalde dienstverleningen af te schaffen.

Zekere diensten die met verlies werken worden nochtans behouden.

Welke diensten bedoelt men precies, en op welke criteria steunt men om ze al dan niet af te schaffen ?

ANTWOORD

Zoals ik reeds heb verklaard, wordt de telegraafdienst geleidelijk aangepast. Rekening houdend met het telegraafverkeer wordt een hogere productiviteit betracht door het wegwerken van overlapping, door het eenvormig maken van openingsuren en -dagen. Die maatregelen, voorafgegaan door een gevoelige uitbreiding van het park van de telefooncellen als vervangmiddel voor de openbare telefoonkantoren, laten ook een verdere dienstverlening aan de klanten toe.

Ce n'est pas parce qu'un service est déficitaire qu'il faut nécessairement le supprimer, mais on doit tendre à une productivité maximale, c'est-à-dire réduire les pertes le plus possible. Les suppressions ne se font donc pas à l'aveuglette, mais après mûre réflexion et en tenant compte de leur incidence pour le personnel.

Le même membre demande quels services déficitaires et dépassés seront supprimés progressivement.

REPONSE

Le service des télégrammes, qui perd plus d'un milliard par an, sera assaini par le transfert de la remise des télégrammes à la Régie des postes. De ce fait, la perte par télégramme, qui se monte à quelque 900 francs par pièce remise, pourrait être considérablement réduite.

En remplacement du télégramme philanthropique, qui a été supprimé, la Régie des postes a lancé le postogramme.

L'intervenant aimerait en outre savoir pourquoi la R.T.T. doit toujours emprunter sur les marchés étrangers.

REPONSE

Les emprunts contractés par la Régie des T.T. nécessitent l'accord du Ministre des Finances. La Trésorerie planifie le recours au marché des capitaux et peut dès lors être contrainte de prévoir une solution internationale pour la R.T.T. lorsque le marché intérieur ne peut répondre à la demande.

Il convient de faire observer qu'à l'occasion de divers emprunts contractés sur les marchés étrangers, la R.T.T. a pu profiter de taux d'intérêts inférieurs à ceux pratiqués à la même époque en Belgique. Par ailleurs, le risque de change est élevé et la dévaluation du franc belge a eu une incidence négative sur l'amortissement.

Plusieurs membres constatent qu'il est question de supprimer les services déficitaires ou dépassés.

Certains services accusant des déficits sont toutefois maintenus.

Quels sont exactement les services visés et quels sont les critères sur lesquels on se base pour les supprimer ou les maintenir ?

REPONSE

Comme je l'ai déjà déclaré, le service des télégraphes est adapté graduellement. Compte tenu du trafic télégraphique, on s'efforce d'améliorer la productivité en éliminant les doubles emplois et en uniformisant les heures et les jours d'ouverture. Ces mesures, précédées par une extension sensible du parc des cabines téléphoniques destinées à remplacer les bureaux publics de téléphone, permettent également d'élargir le service à la clientèle.

Anderzijds is het niet mogelijk vaste criteria aan te leggen met het oog op het afschaffen van verlieslatende dienstverleningen.

Hetzelfde lid zou willen weten wat precies bedoeld wordt met « alternatieve financieringswijzen ».

Zullen in de toekomst andere financieringsmiddelen dan die van de Staat gebruikt worden, zoals b.v. de privé-sector?

ANTWOORD

Voor 1985 was gevraagd een kapitaalverhoging, door inbreng van geldmiddelen door de Staat, toe te staan. Dit werd niet verkregen.

Nochtans heeft de Staat in 1983 en 1984 reeds gezorgd voor een vorm van alternatieve financiering door respectievelijk 2 en 4 miljard voor de aankoop van spits technologie bij de R.T.T. uit te trekken.

De *leasing* is een andere mogelijk vorm. Daar de R.T.T. tussen 1986 en 1988 met zeer grote aflossingen geconfronteerd wordt, zou bijvoorbeeld door het toepassen van een *leasing*-formule de R.T.T. minder moeten lenen en pas na twee jaar moeten beginnen met de afbetaling van de *leasing*-lasten.

Het is niet ondenkbaar, dat zoals voor Sabena bijvoorbeeld gebeurd is — zij *least* de airbussen langs een *leasing*-maatschappij Avia-fin — een dergelijk organisme, waarin de R.T.T. zou deelnemen, zou kunnen opgericht worden om bepaalde projecten te financieren.

B. Koninklijk besluit nr. 238

Een lid merkt op dat de tariefaanpassing elk jaar gebeurt op basis van het indexcijfer voor 50 pct. en van andere criteria voor het overige.

Dit automatisme schijnt niet onvermijdelijk te zijn, bovendien is het tegenstrijdig met een goed management.

In de toekomst zou dit probleem grondig besproken moeten worden.

ANTWOORD

Er dient een belangrijk onderscheid gemaakt tussen de tariefaanpassing in het reizigersvervoer voor de prestaties onderworpen aan de verplichting van openbare dienst en de aanpassing van de tarieven in het goederenvervoer en voor de prestaties in het reizigersvervoer die niet onderworpen zijn aan de verplichtingen van openbare dienst (hoofdzakelijk internationaal vervoer van reizigers en toeristische verplaatsingen in binnenverkeer).

Voor het reizigersvervoer onderworpen aan de verplichting van openbare dienst geschiedt de tariefaanpassing inderdaad automatisch éénmaal per jaar op basis aan een formule vastgelegd in een in de Ministerraad van 30 december 1983 overgelegd koninklijk besluit.

Par ailleurs, il n'est pas possible de fixer des critères constants en vue de la suppression de services déficitaires.

Un des intervenants voudrait savoir ce que l'on entend exactement par « modalités de financement alternatives ».

Utilisera-t-on, à l'avenir, d'autres moyens de financement que ceux de l'Etat, comme c'est le cas, par exemple, dans le secteur privé?

REPONSE

Il avait été demandé d'autoriser, pour 1985, une augmentation de capital par la voie d'un apport en espèces de l'Etat. Cette demande n'a pas reçu de réponse positive.

Pourtant l'Etat a déjà assuré en 1983 et 1984 une forme de financement alternative, en ce sens qu'il a prévu respectivement 2 et 4 milliards pour l'achat de technologies de pointe à la R.T.T.

Le *leasing* est une autre solution possible. Comme la R.T.T. sera confrontée entre 1986 et 1988 à la nécessité de réaliser de très importants amortissements, l'application d'une formule de *leasing* lui permettrait d'emprunter moins et de ne devoir entamer le remboursement des charges du *leasing* qu'au bout de deux ans.

Il n'est pas impensable qu'à l'instar de ce qu'a fait la Sabena en prenant les Airbus en *leasing* par le biais d'une société de *leasing* Avia-fin, il soit créé, en vue de financer des projets bien déterminés, un organisme dans lequel la R.T.T. aurait une participation.

B. Arrêté royal n° 238

Un membre fait observer que l'adaptation tarifaire se fait chaque année, pour moitié en fonction de l'évolution de l'index et pour moitié en fonction d'autres critères.

Cet automatisme ne paraît pas inévitable. Il est, en outre, contraire à un bon management.

Il faudrait à l'avenir discuter ce problème en détail.

REPONSE

Une distinction importante s'impose entre l'adaptation tarifaire dans le trafic voyageurs pour les prestations soumises à l'obligation de service public et l'adaptation tarifaire dans le transport des marchandises et pour les prestations du trafic voyageurs non soumises aux obligations de service public (principalement le trafic voyageurs international et les déplacements touristiques en service intérieur).

En ce qui concerne le trafic voyageurs soumis à l'obligation de service public, il est exact que l'adaptation tarifaire se fait automatiquement une fois l'an sur la base d'une formule fixée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres du 30 décembre 1983.

In deze formule spelen twee parameters elk voor 50 pct. nl. de evolutie van het indexcijfer der consumptieprijzen in de voorgaande periode en de evolutie van de exploitatiekosten bij de openbare vervoermaatschappijen tijdens het voorgaand boekjaar.

Het koninklijk besluit nr. 238 daarentegen geeft aan de Raad van Beheer van de N.M.B.S. de volledige vrijheid om voor het goederenvervoer en voor het vervoer van reizigers niet onderworpen aan de verplichting van openbare dienst de tarieven te bepalen.

Deze prestaties geven dan in principe ook geen recht meer op enige staatscompensatie.

Een lid zou willen weten of de bekrachtiging van dit koninklijk besluit betekent dat de vervoermaatschappijen vrij blijven inzake hun interne tarifiering, mits globaal de verhoging door dit koninklijk besluit bepaald te bereiken in acht genomen de erosie aan cliënteel daardoor geïnduceerd.

ANTWOORD

In principe lijkt mij dit een bruikbare benadering.

Een ander lid vraagt zich af, wil men reizigers aan trekken, of een tariefverhoging noodzakelijk aan een kostprijssijging moet beantwoorden.

Wat was het effect van de tariefverhogingen in 1982, 1983 en 1984 op het vervoer ?

ANTWOORD

De tarieven die door de N.M.B.S. worden toegepast voor het vervoer van reizigers zijn reeds de laagste in Europa; daarenboven kunnen ongeveer 6 miljoen Belgen beschikken over een reductiekaart die hun recht geeft op een vermindering van minstens 50 pct. op de volle prijs van een biljet.

Het is dus nauwelijks gerechtvaardigd de vervoersevolutie toe te schrijven aan de tariefwijzigingen.

Het is veeleer de algemene daling van de koopkracht en de daarmee samengaande vermindering van het aantal verplaatsingen die de vervoersevolutie sterk beïnvloedt. Hieronder volgt een overzicht van die evolutie :

Voor de N.M.B.S.

1982 : 6 879 miljoen reizigers-km;
1983 : 6 631 miljoen reizigers-km (door de septemberstaking gingen ongeveer 143 miljoen reizigers-km verloren);
1984 : 4 238 miljoen reizigers-km voor de eerste acht maanden of een daling van 5,9 pct. t.o.v. dezelfde periode in 1983.

Voor de N.M.V.B.

1982 : 2 476,9 miljoen reizigers-km;
1983 : 2 304,6 miljoen reizigers-km;
1984 : 1 412,4 voor de eerste 8 maanden.

Dans cette formule, deux paramètres interviennent à raison de 50 p.c. chacun : l'évolution de l'indice des prix à la consommation au cours de la période précédente et l'évolution des coûts d'exploitation des sociétés de transport en commun pendant l'exercice antérieur.

En revanche, l'arrêté royal n° 238 autorise le Conseil d'administration de la S.N.C.B. à fixer librement les tarifs pour le transport des marchandises et le trafic voyageurs non soumis à l'obligation du service public.

Dès lors, ces prestations ne donnent plus droit en principe à aucune compensation à charge de l'Etat.

Un membre désire savoir si la confirmation de l'arrêté royal signifie que les sociétés de transport restent libres en matière de tarification interne, bien entendu en respectant l'augmentation globale imposée par cet arrêté royal et en tenant compte de l'érosion de clientèle qu'elle a causée.

REPONSE

En principe, cela me paraît une approche valable.

Un autre membre se demande si, pour attirer des voyageurs, il faut qu'une augmentation tarifaire corresponde nécessairement à une augmentation des coûts.

Quel a été l'effet des augmentations tarifaires en 1982, 1983 et 1984, en matière de transport ?

REPONSE

Les tarifs pratiqués par la S.N.C.B. pour le transport des voyageurs sont déjà les plus bas d'Europe; de plus, environ 6 millions de Belges peuvent disposer d'une carte de réduction qui leur donne droit à une réduction d'au moins 50 p.c. sur le prix plein d'un billet.

Il se justifie donc à peine d'imputer l'évolution en matière de transport aux modifications tarifaires.

Ce sont plutôt la baisse généralisée du pouvoir d'achat et la limitation corollaire du nombre de déplacements qui ont eu une incidence considérable sur cette évolution. En voici un aperçu :

Pour la S.N.C.B.

1982 : 6 879 millions de voyageurs-km;
1983 : 6 631 millions de voyageurs-km (à la suite de la grève de septembre, quelque 143 millions de voyageurs-km ont été perdus);
1984 : 4 238 millions de voyageurs-km pour les huit premiers mois, soit une diminution de 5,9 p.c. par rapport à la même période de 1983.

Pour la S.N.C.V.

1982 : 2 476,9 millions de voyageurs-km;
1983 : 2 304,6 millions de voyageurs-km;
1984 : 1 412,4 millions pour les 8 premiers mois.

Hetzelfde lid wenst te weten welke kostprijs-elementen in aanmerking worden genomen bij de berekening, in vergelijking b.v. met andere « vervoersmiddelen », spoor tegenover weg, investeringen, onderhoud, maatschappelijke kost van de ongevallen (50 miljard ?), energiebesparing, enz.

Welk soort van vervoer zal bevorderd worden ?

ANTWOORD

Bij de beoordeling van de vervoerkosten wordt het vervoer per spoor benadeeld.

De individuele gebruiker houdt inderdaad slechts rekening met de uitgaven *out of the pocket*.

Dit betekent dat alle externe effecten (zoals milieuvervuiling, energieverbruik, ruimtebeslag enz.) en alle andere kosten die door de gemeenschap worden gedragen (zoals onderhoud en afschrijving van de wegeninfrastructuur, kosten voor ongevallen, voor verkeersveiligheid en verkeerspolitie, enz.) niet in aanmerking worden genomen bij de individuele keuze van het vervoermiddel. Gelet op de structuur van de wagenkosten bestaat bovendien bij veel automobilisten de neiging de kostprijs van hun wagen te herleiden tot de uitgaven voor brandstof.

Het hoeft dan ook geen verwondering te wekken dat de individuele keuze niet altijd met het socio-economisch optimum overeenstemt.

Hetzelfde lid vraagt nog of de inkomstenderving voor de gunsttarieven en zogenaamde uitgestelde betalingen, integraal terugbetaald worden aan de N.M.B.S.

ANTWOORD

Op basis van de vigerende E.E.G.-reglementering wordt de N.M.B.S. in het reizigersvervoer volledig gecompenseerd voor de inkomstenderving die voortvloeit uit de verplichtingen van openbare dienst.

De compensatie wordt bovendien berekend op basis van het verschil tussen de kosten in het reizigersvervoer (op *full-cost-basis*) en de tariefopbrengsten.

C. Koninklijk besluit nr. 240

Een lid stelt vast dat de Minister drastisch optreedt als het een louter aangelegenheid van een openbare dienst of een openbaar bedrijf betreft, maar veel minder zeker optreedt als er private of militaire belangen ermee gemoeid zijn, zoals dat wellicht voor de regionale luchthaven het geval is. Wat gebeurt er nu met deze luchthavens en vliegvelden die samen bijna een miljard aan de Regie kosten ?

ANTWOORD

De Minister spreekt dit tegen.

Overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit nr. 240 van 31 december 1983, betreffende de sanerings-

L'intervenant désirerait savoir quels éléments du prix de revient entrent dans le calcul, comparativement, par exemple, à d'autres « moyens de transport », le rail face à la route, les investissements, l'entretien, le coût social des accidents (50 milliards ?), les économies d'énergie, etc.

Quel type de transport sera encouragé ?

REPONSE

L'analyse des coûts de transport conduit à la conclusion que le transport par chemin de fer est désavantagé.

Le consommateur individuel ne tient en effet compte que de ses dépenses réelles.

Cela signifie que tous les facteurs externes (tels que la pollution de l'environnement, la consommation énergétique, l'espace occupé, etc.) ainsi que tous les autres coûts supportés par la collectivité (tels que l'entretien et l'amortissement de l'infrastructure routière, les dépenses relatives aux accidents, à la sécurité de la circulation et à la police de la route, etc.) ne sont pas pris en considération lors du choix individuel du moyen de transport. Compte tenu de la structure des frais de voiture, de nombreux automobilistes ont en outre tendance à ramener ces frais aux dépenses de carburant.

Il n'est donc pas étonnant que le choix individuel ne corresponde pas toujours à la solution optimale du point de vue socio-économique.

L'intervenant demande encore si la perte de revenus occasionnée par les tarifs de faveur et par les paiements différés sera remboursée intégralement à la S.N.C.B.

REPONSE

Sur la base de la réglementation C.E.E. en vigueur, la S.N.C.B. bénéficie d'une compensation à concurrence de 100 p.c. pour le manque à gagner dans le transport des voyageurs résultant des obligations qu'elle a à remplir en tant que service public.

De plus, ces compensations sont calculées sur la base de la différence entre le coût du transport des voyageurs (sur la base du coût global) et les recettes tarifaires.

C. Arrêté royal n° 240

Un membre constate que le Ministre intervient avec énergie quand il s'agit purement et simplement d'un service public ou d'une entreprise publique, mais beaucoup moins sûrement lorsque des intérêts privés ou militaires sont en jeu, comme tel est sans doute le cas pour l'aéroport régional. Que va-t-il advenir de cet aéroport et de ces pistes qui, ensemble, coûtent presque un milliard à la Régie ?

REPONSE

Le Ministre conteste cette constatation.

En vertu des dispositions de l'arrêté royal n° 240 du 31 décembre 1983 relatif aux mesures d'assainissement appli-

maatregelen bij de Regie der Luchtwegen heeft de administrateur-generaal opdracht gekregen een reorganisatieplan van de diensten voor te stellen voor de jaren 1984 tot 1990 met het oog op, ten minste, het behoud van het evenwicht van de exploitatierekeningen. Het spreekt vanzelf dat evenwicht in de exploitatierekeningen in grote mate een rationeel personeelsgebruik veronderstelt en een efficiënte werkwijze.

Aan de hand van diepgaande analyses werden alsdan door de R.L.W. de personeelsbehoeften voor de volgende jaren onderzocht en in functie daarvan nieuwe personeelsformaties voorgesteld.

De analyses evenals objectieve vergelijkingen van de activiteiten en de situatie op de secundaire luchthavens onderling, bieden daarenboven de mogelijkheid om de effectieven op een min of meer zelfde niveau terug te brengen.

Het is evident dat afschaffen van betrekkingen en wijzigingen in de loopbaan van sommige personeelsleden gepaard zullen gaan met overgangsmaatregelen, die onder meer bij- en omscholing voorzien.

In verband met het bedoeld saneringsplan kan ik bondig enkele gegevens meedelen die als basis gediend hebben voor de beschouwingen van dit plan.

In 1983 waren de regionale luchthavens samen met enkele vliegvelden goed voor een verlies van 800 miljoen. Oostende stond aan de kop met een verlies van 254 miljoen gevolgd door Gosselies met 147 miljoen, Deurne met 115 miljoen en Luik met 105 miljoen. Wat de passagierstrafiek betreft, dient aangestipt dat we in ons land in 1983 in totaal 5 541 937 passagiers genoteerd hebben waarvan 5 214 228 voor Brussel Nationaal. Hieruit blijkt duidelijk dat alle regionale luchthavens samen slechts voor een klein procent tussenkomen in het behandelen van passagierstrafiek.

Voor de vracht is het nog erger, gezien we in 1983 137 562 ton verhandeld hebben in België waarvan 130 124 ton te Brussel Nationaal.

Ik meen dat dit belangrijke feiten zijn waarmee rekening moet worden gehouden en er naar middelen moet worden gezocht om de kosten van de regionale luchthavens te milderen om deze luchthavens bestaande kansen te geven.

Dit zou eventueel kunnen gebeuren door de regio's en agglomeraties te betrekken in de exploitatie van deze luchthaven.

Een lid vindt dit koninklijk besluit onnodig daar de Regie der Luchtwegen dit jaar winst gemaakt heeft, of komt dit misschien van pas in het kader van een voorziene privatisering?

ANTWOORD

De Minister herinnert eraan dat overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 240 van 31 december 1983, de Regie der

cables à la Régie des voies aériennes, l'administrateur général a été chargé d'établir un plan de réorganisation des services pour les années 1984 à 1990, en vue d'au moins maintenir l'équilibre des comptes d'exploitation. Il va de soi que l'équilibre des comptes d'exploitation suppose dans une large mesure une utilisation rationnelle du personnel et un fonctionnement efficace.

A partir d'analyses détaillées, la R.V.A. a examiné les besoins en personnel pour les prochaines années et en fonction de ceux-ci, elle a proposé de nouveaux cadres du personnel.

Les analyses ainsi que les comparaisons objectives des activités et de la situation des aéroports secondaires permettent en outre de ramener les effectifs à des niveaux plus ou moins égaux.

Il est évident que la suppression d'emplois et les modifications dans la carrière de certains membres du personnel s'accompagneront de mesures transitoires impliquant notamment une formation supplémentaire et un recyclage.

En ce qui concerne le plan d'assainissement visé, je puis communiquer brièvement quelques données qui ont servi de base à son examen.

En 1983, les aéroports régionaux comprenant quelques plaines d'aviation cumulaient un déficit de 800 millions. L'aéroport d'Ostende était en tête avec un déficit de 254 millions et il était suivi de celui de Gosselies dont le déficit s'élevait à 147 millions, de celui de Deurne dont le déficit s'élevait à 115 millions et de celui de Liège dont le déficit s'élevait à 105 millions. Pour ce qui est du trafic des passagers, il y a lieu de noter que l'on a enregistré dans notre pays, en 1983, 5 541 937 passagers au total, dont 5 214 228 pour Bruxelles National. Il ressort clairement de ces chiffres que, globalement, les aéroports régionaux n'interviennent que pour un petit pourcentage dans l'écoulement du trafic de passagers.

Pour ce qui est du fret, la situation est encore plus grave, puisqu'en 1983 le trafic a porté sur 137 562 tonnes de fret en Belgique dont 130 124 tonnes à Bruxelles National.

J'estime qu'il s'agit là de faits importants dont il faut tenir compte et qu'il faut chercher des moyens permettant de réduire les frais des aéroports régionaux pour leur permettre de bénéficier des perspectives existantes.

On pourrait éventuellement le faire en associant les régions et les agglomérations à l'exploitation de ces aéroports.

Un membre trouve cet arrêté royal inutile parce que la Régie des voies aériennes a fait des bénéfices cette année. Peut-être cet arrêté royal s'inscrit-il dans le cadre d'une privatisation prévue?

REPONSE

Le Ministre rappelle qu'en vertu de l'arrêté royal n° 240 du 31 décembre 1983, la Régie des voies aériennes était chargée

Luchtwezen opdracht had een reorganisatieplan van de diensten voor te stellen voor de jaren 1984 tot 1990 met het oog op, ten minste, het behoud van het evenwicht van de exploitatierekeningen.

Rekening houdend met bepaalde toestanden op financieel vlak bij de Regie en aan de hand van diepgaande analyses werden nieuwe personeelsformaties voorgesteld ten einde de werking van deze Regie zo efficiënt mogelijk te maken.

Een batig saldo op de exploitatierekening van de Regie van het afgelopen jaar, levert nog geen garanties voor het evenwicht van de begrotingen in de komende jaren.

Er moet bovendien worden op gewezen dat voor de uitbouw en de modernisering van onze nationale luchthaven een absolute noodzaak om haar concurrentiële positie te behouden zware financiële offers zullen moeten worden gebracht in een nabije toekomst.

Het reorganisatieplan moet een belangrijk werkinstrument vormen om de geleverde inspanningen rendabel te maken.

D. Koninklijk besluit nr. 241

Een lid dient een amendement in strekkend tot het aanvullen van het 4° met wat volgt :

« Artikel 2 van dit koninklijk besluit wordt opgeheven. »

Verantwoording

« Veiligheid ondergeschikt maken aan de rentabiliteitsnormen van het bedrijf is onverantwoord. De ramp met het passagierschip dat de Mont-Louis heeft aangevaren, moet een les zijn. Het is niet redelijk dat van het getal en de kwalificatie van de bemanningsleden naar beneden toe kan afgeweken worden. »

E. Stemmingen

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

Artikel 6 wordt aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

Het verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. VANDERMARLIERE.

De Voorzitter,
F. DE BONDT.

d'établir un plan de réorganisation des services pour les années 1984 à 1990, en vue au moins de maintenir l'équilibre des comptes d'exploitation.

Compte tenu de certaines situations financières existant à la Régie et sur la base d'analyses détaillées, de nouveaux cadres du personnel furent proposés, de manière à rendre le fonctionnement de la Régie le plus efficace possible.

Le fait que le compte d'exploitation de la Régie de l'année écoulée présente un solde positif ne garantit pas encore que les budgets seront en équilibre dans les années à venir.

Il faut, en outre, souligner que le développement et la modernisation de notre aéroport national — qui seront absolument nécessaires si l'on veut préserver leur position concurrentielle vis-à-vis des aéroports étrangers — exigeront d'importants sacrifices financiers dans un proche avenir.

Le plan de réorganisation doit être comme un instrument de travail important au service de la rentabilisation des efforts consentis.

D. Arrêté royal n° 241

Un membre dépose un amendement tendant à compléter le 4° par ce qui suit :

« L'article 2 du présent arrêté royal est abrogé. »

Justification

« Il n'est pas justifié de subordonner la sécurité aux normes de rentabilité des exploitations. L'accident du paquebot qui est entré en collision avec le Mont-Louis doit servir de leçon. Il n'est pas raisonnable de pouvoir abaisser le nombre des membres de l'équipage et leur qualification. »

E. Votes

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 5.

L'article 6 est adopté par 11 voix contre 5.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. VANDERMARLIERE.

Le Président,
F. DE BONDT.