

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997-1998 (*)

17 DECEMBER 1997

ONTWERP VAN ALGEMENE UITGAVENBEGROTING

voor het begrotingsjaar 1998

AMENDEMENTEN

voorgesteld na indiening van het verslag

N^o 16 VAN DE HEER TAVERNIER

In tabel 2 — Departementale begrotingen voor het begrotingsjaar 1998, sectie 33 — Ministerie van Verkeer en Infrastructuur — afdeling 51 « Bestuur van het vervoer te land » het krediet ingeschreven onder basisallocatie 51 10 3102 (blz. 572) « Bijdrage tot dekking van de kosten voortvloeiend uit de uitvoering van de taak van openbare dienst, met betrekking tot het binnenlandse vervoer van reizigers met treinen in gewone dienst, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten gunste van de rekening geopend bij de Thesaurie op naam van de NMBS » te verhogen tot 13 631,1 miljoen frank (verhoging met 350 miljoen frank).

Zie :

- 1249 - 97 / 98 :

- N^o 1 : Uitgavenbegroting.
- N^{os} 2 en 3 : Verantwoordingen.
- N^{os} 4 tot 17 : Beleidsnota's.
- N^{os} 18 tot 20 : Amendementen.
- N^{os} 21 en 22 : Beleidsnota's.
- N^o 23 : Verantwoording.
- N^o 24 : Verslag.
- N^{os} 25 tot 27 : Amendementen.
- N^o 28 : Verslag.

(*) Vierde zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997-1998 (*)

17 DÉCEMBRE 1997

PROJET DE BUDGET GENERAL DES DEPENSES

pour l'année budgétaire 1998

AMENDEMENTS

présentés après le dépôt du rapport

N^o 16 DE M. TAVERNIER

Au tableau 2 — Budgets départementaux pour l'année budgétaire 1998, section 33 — Ministère des Communications et de l'Infrastructure — division 51 « Administration du transport terrestre », porter le crédit prévu à l'allocation de base 51 10 3102 « Contribution destinée à couvrir la tâche de service public, impartie à la SNCB, relative au transport intérieur de voyageurs assuré par les trains de service ordinaire à liquider par virement dans les écritures au profit du compte ouvert à la Trésorerie au nom de la SNCB » (p. 573) à 13 631,1 millions de francs (soit une augmentation de 350 millions de francs).

Voir :

- 1249 - 97 / 98 :

- N^o 1 : Budget des dépenses.
- N^{os} 2 et 3 : Justifications.
- N^{os} 4 à 17 : Notes de politique générale.
- N^{os} 18 à 20 : Amendements.
- N^{os} 21 et 22 : Notes de politique générale.
- N^o 23 : Justification.
- N^o 24 : Rapport.
- N^{os} 25 à 27 : Amendements.
- N^o 28 : Rapport.

(*) Quatrième session de la 49^e législature.

VERANTWOORDING

Begin volgend jaar gaan de prijzen voor de treinen van de NMBS alweer de hoogte in. Dat is een gevolg van het beheerscontract dat de federale overheid met de vervoersmaatschappij heeft gesloten. Hoewel de automobilititeit zich steeds meer vastrijdt, voor onveiligheid en vervuiling zorgt en zelfs aanzienlijk bijdraagt tot klimaatverandering, slaagt de NMBS er niet in het reizigersaantal substantieel te verhogen. Dat komt omdat de kwaliteit te wensen over laat (vertragingen, slechte aansluitingen en overvolle spitsuurtreinen) en omdat de vervoerbewijzen steeds maar duurder worden. Daardoor wordt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer steeds slechter. In 1982 bedroeg het aandeel van de brandstofkosten 44 % van de totale autokosten. In 1986 zakte dit tot 36 % en stabiliseerde. Het is bekend dat de automobilist alleen rekening houdt met de prijs aan de pomp. In 1979 was het vervoer per kilometer met een personenwagen 75 % duurder dan het openbaar vervoer. In 1990 was het nog maar 57 % duurder. Intussen is de verhouding ongetwijfeld ten nadele van het openbaar vervoer geëvolueerd (uit het eerste Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen). De geplande prijsverhoging houdt geen rekening met de gunstige ervaringen van Hasselt: een beter aanbod, een flankerend beleid en gratis openbaar vervoer doen het aantal reizigers stijgen. Ze doen zelfs automobilisten overstappen. De indiener van dit amendement stelt voor de prijzen van het openbaar vervoer te bevroren. Daarvoor moeten niet de maatschappijen opdraaien. Dat zou immers uitlopen op kwaliteitsvermindering. Om de prijsverhoging te compenseren krijgt de NMBS 350 miljoen frank uit de algemene middelen van de federale regering.

N° 17 VAN DE HEER TAVERNIER

In tabel 2 — Departementale begrotingen voor het begrotingsjaar 1998, sectie 26 — Ministerie van Sociale Zaken, Volksgezondheid en Leefmilieu — afdeling 52 « Bestuur van de sociale zekerheid » het krediet ingeschreven onder basisallocatie 52 31 4203 (blz. 452) « Algemene toelage ten voordele van de sociale zekerheidsregelingen voor werknemers (hergroepering van de globale subsidie) verhogen tot 198 899,4 miljoen frank (verhoging met 7,5 miljard frank).

VERANTWOORDING

Dit is de budgettaire vertaling van ons voorstel voor een sociale Maribel van 15 miljard frank. Hierdoor kan een verlaging van de patronale lasten in de non-profit sector doorgevoerd worden. Gezien die lastenverlaging integraal moet omgezet worden in bijkomende tewerkstelling is er voor de sociale zekerheid een zeer groot terugverdieneffect. Voorzichtigheidshalve ramen we dit op 50 %, zodat de toename van de overheidstoelage aan de sociale zekerheid slechts 7,5 miljard frank moet bedragen. Als bijkomende tewerkstelling betekent dit ongeveer 15 000 voltijdse arbeidsequivalenten. Die genereren bovendien bijkomende

JUSTIFICATION

Les tarifs de la SNCB augmenteront une nouvelle fois au début de l'année prochaine. Cela résulte du contrat de gestion conclu par les autorités fédérales avec la société de transport. Alors que la circulation automobile ne cesse de s'engorger, est source d'insécurité et de pollution et contribue même considérablement au changement climatique, la SNCB ne parvient pas à accroître sensiblement le nombre de ses voyageurs. C'est que la qualité laisse à désirer (retards, mauvaises correspondances et trains bondés aux heures de pointe) et que le prix des billets ne cesse d'augmenter. Il s'ensuit que la compétitivité du transport public se détériore constamment. En 1982, la part des frais de carburant représentait 44 % de l'ensemble des frais de voiture. En 1986, cette part est tombée à 36 % avant de se stabiliser. Tout le monde sait que le prix à la pompe est le seul paramètre pris en considération par l'automobiliste. En 1979, le coût au kilomètre du transport en voiture excédait de 75 % celui du transport public. En 1990, l'écart n'était plus que de 57 %. Dans l'intervalle, le rapport doit indubitablement avoir évolué au détriment du transport public (données extraites du premier *Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen*). L'augmentation prévue des tarifs ne tient pas compte des expériences réussies faites à Hasselt: le nombre de voyageurs augmente grâce à une meilleure offre, à une politique d'accompagnement et à la gratuité des transports publics. Certains automobilistes abandonnent même leur voiture. L'auteur du présent amendement propose de geler les prix des transports publics. Le coût de cette mesure ne doit cependant pas être prise en charge par les sociétés de transport, car la qualité du service aurait à en souffrir. Afin de compenser la hausse de prix, la SNCB se voit attribuer un crédit de 350 millions de francs inscrit au budget général des dépenses du gouvernement fédéral.

N° 17 DE M. TAVERNIER

Au tableau 2 — « Budgets départementaux pour l'année budgétaire 1998 », section 26 — Ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement — division 52 « Administration de la sécurité sociale », porter à 198 899,4 millions de francs (soit une augmentation de 7,5 milliards de francs) le crédit inscrit sous l'allocation de base 52 31 4203 (p. 452) intitulée « Subvention générale de l'Etat en faveur des régimes de sécurité sociale des travailleurs salariés » (regroupement de la subvention globale).

JUSTIFICATION

Le présent amendement est la traduction budgétaire de notre proposition de Maribel social d'un montant de 15 milliards de francs. Cette opération permettrait de réduire les charges patronales dans le secteur non marchand. Etant donné que cette réduction de charges devrait être transformée intégralement en emplois supplémentaires, les retombées positives pour la sécurité sociale seraient très importantes. Par prudence, nous chiffrons ces retombées à 50 %, de sorte que la subvention publique en faveur de la sécurité sociale n'augmenterait que de 7,5 milliards de francs. En termes d'emplois, cette opération permettrait de créer

belastingsinkomsten. Uit studies van onder meer het HIVA blijkt bovendien dat 5 arbeidsplaatsen in de non-profit sector 1 extra tewerkstellingsplaats oplevert in industriële en commerciële sectoren. De overheid kan deze sociale Maribeloperatie aangrijpen om samen met de sociale partners een tewerkstellingsplan voor de non-profit sector uit te werken. Uiteraard moeten daarna de punctuele afspraken en de CAO's in de respectievelijke paritaire comités afgesloten worden.

J. TAVERNIER

quelque 15 000 équivalents temps plein. Ceux-ci génèrent en outre des recettes fiscales supplémentaires. Il ressort en outre d'études effectuées notamment par l'IST que cinq emplois dans le secteur non marchand génèrent un emploi supplémentaire dans les secteurs industriel et commercial. Les pouvoirs publics pourraient profiter de cette opération « Maribel social » pour élaborer conjointement avec les interlocuteurs sociaux un plan d'embauche pour le secteur non marchand. Il va de soi que des accords ponctuels et des CCT devraient être conclus par la suite au sein des comités paritaires respectifs.