

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991-1992 (*)

15 SEPTEMBRE 1992

**NOTE DE POLITIQUE GENERALE
du Ministère des Communications
et de l'Infrastructure (33)
pour l'année budgétaire 1993 (**)**

(*) Première session de la 48^e législature.

(**) Conformément à l'article 79, n° 1, du Règlement de la Chambre des Représentants, le ministre des Communications et des Entreprises publiques a transmis la note de politique générale de son département.

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992 (*)

15 SEPTEMBER 1992

**BELEIDSNOTA
van het Ministerie van Verkeer
en Infrastructuur (33)
voor het begrotingsjaar 1993 (**)**

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

(**) Overeenkomstig artikel 79, n° 1, van het Reglement van de Kamer van Volksvertegenwoordigers heeft de minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven de beleidsnota van zijn departement overgezonden.

I. INTRODUCTION

La politique du département des Communications et de l'Infrastructure est surtout axée sur l'amélioration de la sécurité routière, la viabilité de la circulation et sur le problème de la mobilité en général et, en particulier, sur le rôle que les chemins de fer peuvent jouer pour améliorer les conditions générales de mobilité.

A l'occasion de la présentation des budgets des exercices précédents, l'accent avait été mis sur le fait que la mobilité constitue, sans conteste, l'un des défis à la fois les plus fondamentaux et les plus complexes, avec lesquels nos pays, et la Belgique en particulier, se trouvent actuellement être confrontés.

La nécessité de garantir la promotion de la mobilité générale des personnes et des biens, continue certes à exister, étant entendu que :

- les acquis sociaux soient conservés et accentués, à savoir la promotion de la mobilité des personnes qui ne disposent pas d'un moyen de transport individuel (et en particulier, les jeunes et les personnes âgées) ainsi que de ceux qui font régulièrement le déplacement de leur domicile à leur lieu de travail ;
- les décisions soient prises sur la base de motifs économiques; ces décisions doivent aussi améliorer la position concurrentielle de nos entreprises, compte tenu en outre, de la réalisation du marché unique européen ;
- on évolue vers un système de transport aussi viable que possible ; cela sous-entend un meilleur respect des prescriptions écologiques et la prise de décisions qui permettent une intégration plus harmonieuse du transport dans l'environnement naturel et humain ;
- il existe une volonté exprimée de diminuer l'insécurité du transport.

I. 1. LE DEPARTEMENT

I. 1.1. LES MESURES REGLEMENTAIRES

Dans le cadre de la réforme des administrations publiques après exécution de la régionalisation, les services restés nationaux de l'ancien Ministère des Communications et de celui des Travaux publics ont été fusionnés à dater du 1er juillet 1990 par l'arrêté royal du 27 juin 1990 créant le Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Cette fusion a été mise à profit pour intégrer toutes les compétences restantes en matière de trafic et d'infrastructure de façon à réaliser une plus grande transparence dans l'organisation de l'Administration de l'Etat.

Pour une période transitoire allant du 1er juillet 1990 au 31 décembre 1991, une série de mesures conservatoires furent prises par les arrêtés royaux du 25 juillet 1990 et du 29 avril 1991, en vertu desquelles les services intéressés pouvaient continuer à travailler séparément dans l'attente de la promulgation de la nouvelle réglementation exigée.

Entre temps, la nouvelle structure du département a été fixée par l'arrêté royal du 27 mai 1991 organisant le Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Par arrêtés royaux du 31 décembre 1991 publiés au Moniteur Belge du 28 janvier 1992, pour ce qui concerne le nouveau département, furent entre autres fixé :

- le cadre organique du personnel ;
- les règles relatives au recrutement et la promotion de certains agents ;
- la composition et le fonctionnement du Conseil de Direction.

En outre, les mesures d'exécution nécessaires en matière de personnel furent prises et fut réglé l'affectation des agents du Ministère des Communications et du Ministère des Travaux Publics au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Tous ces arrêtés sont entrés en vigueur le 1er janvier 1992 de sorte qu'à partir de cette date le Ministère des Communications et de l'Infrastructure est devenu opérationnel.

Alors que le budget pour 1992 était toujours établi sur base des structures des anciens départements, le budget pour 1993 a été totalement remodelé puisqu'il a été élaboré compte tenu des

missions et activités dévolues aux nouvelles administrations issues de la restructuration.

Le budget proposé doit donc permettre de poursuivre l'exercice des compétences et des missions du nouveau département.

Elles peuvent être résumées comme suit :

- pour ce qui concerne la réglementation de la circulation:
 - la sécurité de la circulation routière ;
 - l'immatriculation et l'agrément des véhicules ;
 - le développement d'une politique de mobilité.
- pour ce qui concerne le transport terrestre :
 - le transport des personnes et des marchandises par chemin de fer ;
 - le transport de marchandises par la route ;
 - le transport de personnes par autocar ;
 - la réglementation du transport fluvial et l'exploitation des bateaux de navigation intérieure ;
 - les auxiliaires au transport.
- pour ce qui concerne les affaires maritimes et de la navigation :
 - la politique et la réglementation de la navigation maritime ;
 - les différents aspects du trafic dans le secteur de la navigation intérieure.
- pour ce qui concerne le trafic aérien :
 - tous les problèmes juridiques, techniques, économiques et administratifs de l'aviation civile.
- pour ce qui concerne l'infrastructure :
 - la gestion des travaux d'infrastructure liés à la construction du bâtiment du Conseil de la Communauté Européenne ;
 - les normes routières générales et le caractère fonctionnel du réseau autoroutier ;

- l'agréation des entrepreneurs ;
- l'agr  ement de produits, de matériaux, de techniques de construction, l'agréation de laboratoires d'essai, les certifications de conformité.
- pour ce qui concerne l'Office Central des Fournitures :
 - l'achat de matériels et produits pour les administrations, aux meilleures conditions.

De par ses attributions, le Ministre est également compétent pour la Régie des Transports Maritimes, l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure et la Régie des Bâtiments.

Compte tenu du fait que la Régie des Transports Maritimes ne remplit aucune fonction de service public et qu'elle opère dans un marché concurrentiel, une solution spécifique sera recherch  e pour l'avenir de cet organisme.

I. 1.2. LE BUDGET DU DEPARTEMENT

Les gros postes de dépenses du budget du Département des Communications et de l'Infrastructure sont :

- les crédits attribués à la SNCB - soit 75.167,2 millions.

Ces crédits doivent permettre d'assurer :

- la mission de service public relative au transport intérieur de voyageurs assurés par les trains du service ordinaire (12.118,2 millions) ;
- la compensation des coûts nets d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire (24.000 millions) ;
- la couverture des obligations légales souscrites par l'Etat concernant les charges d'intérêt de certains emprunts conclus en son temps par la S.N.C.B., ainsi que toutes les charges qui résultent de la conclusion de certaines opérations de financement alternatif (983,2 millions) ;
- l'octroi d'un montant de 15.465 millions de francs pour le financement d'investissements ferroviaires;
- la compensation des charges qui découlent de la normalisation des comptes en matière de pensions du personnel et de charges assimilées, en application du

règlement C.E.E. 1192/69 (22.600,8 millions de francs);

- les crédits attribués à la Régie des Bâtiments, soit 15.203,9 millions.

Ces crédits doivent permettre :

- de financer les investissements nécessaires pour satisfaire les besoins nationaux (4.093 millions) ainsi que les besoins résultant de la politique d'accueil des institutions européennes à Bruxelles (800 millions);
 - de payer les loyers pour la location des bâtiments occupés par les Services Publics de l'Etat (3.656,1 millions) et par les fonctionnaires de la Communauté Européenne qui ont évacué l'immeuble Berlaymont (1.518,7 millions) ;
 - de couvrir les redevances de l'Etat pour frais administratifs (2.581,4 millions) et pour frais d'entretien (1.007,1 millions) de la Régie ;
 - de couvrir les charges d'acquisition de bâtiments au moyen d'opérations de location-vente ou analogues (1.308,6 millions) ;
 - d'assurer la 2ème tranche du préfinancement d'une partie des travaux de rénovation de la Place des Martyrs (238 millions).
-
- les crédits pour les charges du passé qui résultent de la loi spéciale du 16 janvier 1989 sur le financement des Communautés et des Régions, soit un montant total de 2.499,6 millions.
-
- les crédits attribués pour le financement des travaux d'infrastructure liés à la Construction du Bâtiment du Conseil des Communautés Européennes - Tunnel Belliard, Schuman, Cortenbergh (1.440 millions).
-
- les crédits prévus pour l'intervention dans les charges d'intérêt d'emprunts conclus pour le financement de la participation de l'Etat dans la recapitalisation de la SABENA (1.347 millions de francs).

I. 2. LES ENTREPRISES PUBLIQUES AUTONOMES

I. 2.1. L'APPLICATION DE LA LOI DU 21 MARS 1991

L'exécution de la loi du 21 mars 1991 requiert un grand nombre d'arrêtés d'exécution. A propos des quatre entreprises publiques, la situation est la suivante :

- Un premier groupe d'arrêtés d'exécution nécessaires pour pouvoir entamer les négociations sur les contrats de gestion a été publié. Il s'agit de :
 - a. L'arrêté royal portant exécution de l'article 49 permet de créer les commissions paritaires ;
 - b. Les arrêtés royaux portant la nomination des Administrateurs-délégués ;
 - c. Les arrêtés royaux fixant le nombre de membres du Conseil d'administration et la nomination du président et des membres du Conseil d'administration dans chaque entreprise publique.
- Un deuxième groupe d'arrêtés d'exécution a été également publié. Il s'agit de :
 - a. L'arrêté royal réglant les missions du Commissaire du Gouvernement auprès des entreprises publiques autonomes ;
 - b. L'arrêté fixant des règles plus précises concernant la mission, les possibilités d'action et le statut des Commissaires auprès des entreprises publiques autonomes ;
 - c. Les arrêtés royaux réglant la composition et le fonctionnement des Comités Consultatifs. Les A.R. sur le Comité consultatif pour les services postaux et celui pour les télécommunications seront publiés ensemble avec le troisième groupe.
- Un troisième groupe d'arrêtés d'exécution concernent le statut administratif et pécuniaire du personnel, le cadre du personnel et le cadre linguistique pour l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (I.B.P.T.). Il s'agit de quinze arrêtés nécessaires pour pouvoir recruter du personnel pour l'IBPT et pour pouvoir réaliser la séparation entre la fonction de réglementation et la fonction d'exploitation dans le secteur télécom. Les arrêtés sont actuellement adaptés aux remarques du Conseil d'Etat. La procédure est poursuivie afin de rendre pleinement opérationnel l'IBPT dans les prochains mois. En

attendant la constitution définitive de l'IBPT, un régime transitoire a été mis sur pied.

L'arrêté royal portant exécution des articles 43 à 46 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques qui rend possible le recrutement de médiateurs auprès des entreprises publiques a été envoyé pour avis urgent au Conseil d'Etat après une deuxième lecture au Conseil des Ministres.

I. 2.2. LES NEGOCIATIONS DES CONTRATS DE GESTION

Le contrat de gestion de BELGACOM a été publié au Moniteur du 4 septembre 1992. Le Conseil des Ministres doit très prochainement donner son accord définitif au contrat de gestion de La Poste et de la SNCB. Les négociations concernant le contrat de gestion de la RVA seront incessamment closes.

* * *

II. COMMUNICATIONS

II.1. ADMINISTRATION DE LA REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION ET DE L'INFRASTRUCTURE

II.1.1. POLITIQUE GENERALE

Le budget proposé doit permettre à l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure d'assumer les missions qui lui sont confiées depuis le 1er janvier 1992, suite à la restructuration de l'ensemble du département. Il s'agit de :

- la préparation et la mise en oeuvre des diverses réglementations relatives à la sécurité routière : code de la route, permis de conduire, contrôle technique, agrément des véhicules, transport de matières dangereuses, autorisations de transports exceptionnels ;
- l'immatriculation des véhicules ;
- la politique de la mobilité des personnes et des choses : normes et banque de données routières, les réseaux de télétransmission de données sur le trafic routier et la réalisation de travaux de génie civil en faveur des institutions européennes et internationales ;
- la poursuite des activités "qualité" assurées jadis par l'ex-département des Travaux publics et qui sont restées matière nationale : l'agrément des entrepreneurs, les agréments techniques et les prescriptions pour la construction (clauses administratives, procédure de qualification, indices des prix).

La plus grande partie des crédits est attribuée à deux secteurs :

- celui de l'immatriculation des véhicules auquel est fonctionnellement lié un important centre de traitement de l'information ainsi qu'une aide externe apportée par une société privée. L'objectif du département est de finaliser la modernisation de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (D.I.V.) ;
- celui des travaux d'infrastructure effectués par l'Etat, suite à un accord de 1975 entre l'Etat Belge et les Communautés Européennes. Ces travaux sont dans leur phase terminale.

II.1.2. ORGANISATION INTERNE

Les diverses tâches de l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure sont assurées par quatre services, complétés d'une direction logistique qui s'occupe de tous les aspects matériels et organisationnels de l'administration.

A. Service de la Sécurité Routière

La Direction D1 est chargée de la gestion et de la réglementation relative à la circulation routière (code de la route), ainsi que de l'inspection de la signalisation routière (tutelle d'approbation des règlements complémentaires communaux).

Elle examine les mesures à prendre en matière de sécurité routière, notamment la promotion de la sécurité routière au niveau communal.

Elle s'associe aux campagnes de sécurité routière.

La Direction D2 est responsable de la législation et de la réglementation relative au permis de conduire et aux écoles de conduite ; elle assure leur élaboration et contrôle leur exécution. Elle contrôle les centres d'examens, tient à jour les fichiers des conducteurs déchus ainsi que les fichiers médicaux et intervient dans la réhabilitation dans le droit de conduire.

La Direction D3 (Transports exceptionnels) est responsable de l'établissement des autorisations et des itinéraires pour les transports exceptionnels par route.

B. Service de la Circulation Routière

La Direction B1 (direction technique) est chargée de la réglementation technique, de l'agrément, du contrôle technique et de la sécurité des véhicules routiers, y compris les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses (ADR) et de denrées périssables (ATP) ainsi que des installations LPG et des tachygraphes ; elle assure également le contrôle des organismes privés d'inspection automobile.

Elle prépare également l'agrément et l'homologation "européenne" des véhicules.

La Direction B2 (Direction pour l'immatriculation des véhicules - D.I.V.) est qualifiée pour l'immatriculation des véhicules automobiles, des motos et leurs remorques : elle tient à jour le répertoire matricule de ces véhicules. Cette direction est en cours de modernisation suivant les dernières techniques informatiques.

C. Service "Qualité" et "Mobilité"

a. L'assurance de la qualité comprend l'agrément des entrepreneurs, les agréments techniques et les spécifications types, l'agrément des organismes de contrôle et d'essais et la mise en place du cadre technico-administratif pour les marchés publics dans le secteur de la construction (clauses administratives, organisation de la procédure de qualification, indices des prix). Cette assurance de la qualité porte sur les travaux et produits de construction (définition C.E.E.), c'est-à-dire les bâtiments (construction, rénovation, restauration), l'infrastructure des transports et les aspects de construction des ouvrages hydrauliques et des ouvrages liés à l'énergie et aux communications.

b. Les aspects relatifs à la mobilité comprennent ceux liés à l'infrastructure tels que l'établissement des normes routières, banques de données routières et réseaux de télétransmission.

D. Infrastructure

Ce service s'occupe de la réalisation de travaux d'infrastructure (ouvrages d'art, voiries, etc...) en faveur des institutions européennes. Par ailleurs, ce service est compétent pour la mise en oeuvre des travaux d'infrastructure pour compte de l'Etat national.

Ces quatre services (A, B, C et D) participent aux relations internationales qui ont trait à leurs compétences, principalement par l'intermédiaire des organisations internationales gouvernementales suivantes : Benelux, C.E.E., C.E.M.T. (Conférence européenne des Ministres des Transports), Commission économique pour l'Europe de l'O.N.U.

II. 2. TRANSPORT PAR ROUTE

La politique à mener dans le cadre du transport de marchandises et de personnes et, en particulier, en ce qui concerne ses aspects économiques et sociaux, consiste à encourager au maximum la libre initiative - dans les limites, il est vrai, d'une concurrence loyale - et de veiller à la qualité de nos entreprises de transport.

Tels sont les principaux objectifs destinés à améliorer l'efficacité de ces transports en vue notamment :

- de soutenir et de renforcer l'acceptation selon laquelle ces modes de transport représentent les piliers du système de transport ; ceci requiert une approche objective tenant compte de la contribution fournie à l'économie nationale et des effets externes qui en résultent;

- de garantir, aussi bien actuellement que dans le futur, le maintien d'une mobilité générale et de qualité, compte tenu du fait que le transport par route est et restera un instrument essentiel de développement.

Il est clair, du reste, que la route devra assumer, à brève et à moyenne échéance, une bonne part de la croissance escomptée en matière de transport, même s'il est indéniable que le chemin de fer et la navigation intérieure auront également, de par leurs caractéristiques intrinsèques, un important rôle à remplir.

Concevoir et développer une politique de transport dans un petit pays situé au sein de l'Europe, implique non seulement la prise de décisions au niveau national, mais aussi, et ce de plus en plus fréquemment, la participation active à la prise de décisions sur le plan international, notamment dans la perspective du marché communautaire unique.

Dans ce contexte, le "partenariat Benelux" joue un rôle fondamental, de même d'ailleurs que la collaboration au sein de la CEE, vu que de plus en plus de compétences sont confiées normalement et d'une manière toute légitime à ces instances.

Un raisonnement similaire vaut pour la participation de la Belgique aux activités de la Conférence européenne des Ministres des Transports (C.E.M.T.).

Les développements politiques en Europe de l'Est permettent l'établissement de nouveaux contacts extérieurs en vue de la conclusion d'accords bilatéraux et multilatéraux notamment avec les Etats baltes, la Slovénie et la Croatie. La réalisation de l'Espace Economique Européen amènera aussi la révision de tels accords. Les dispositions de ces accords, neufs ou révisés, devront être alignées sur la réglementation CE.

II. 2.1. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

L'approbation d'une toute nouvelle législation de base est attendue pour le début de l'année 1993. Les modifications prévues portent sur :

- la codification des réglementations existantes en une seule loi, un seul arrêté royal, un seul arrêté ministériel ;
- la simplification de la procédure d'obtention des autorisations ;
- une meilleure protection des transporteurs de bonne foi, principalement par une répression plus sévère des infractions susceptibles de fausser les règles de concurrence ;
- l'adaptation de la législation belge à la dernière directive CE concernant l'accès au marché (suppression de l'autorisation pour remorques et semi-remorques,

libéralisation du transport international à l'intérieur de la CE) ;

- la poursuite de l'harmonisation avec les législations néerlandaises et luxembourgeoises.

Cette législation modernisée doit permettre aux transporteurs comme à l'administration de mieux répondre aux défis du marché unique européen de 1993, et ce notamment aussi par une simplification des procédures administratives.

Conjointement avec l'entrée en vigueur de la nouvelle législation sur le transport, la simplification des procédures actuelles permettra d'améliorer considérablement les prestations de service au profit du transporteur.

Grâce à l'informatisation complète des services chargés de la délivrance des autorisations de transport, celle-ci pourra se faire presque instantanément.

II. 2.2. TRANSPORT DE PERSONNES PAR ROUTE

L'exécution de la Directive CE du 21 juin 1989 concernant l'accès à la profession de transporteur de voyageurs sera bientôt réalisée.

L'accès à la profession fixe les conditions auxquelles un candidat-transporteur doit satisfaire pour pouvoir débiter dans la profession de transporteur professionnel de voyageurs. Ces conditions portent sur la capacité professionnelle, la capacité financière et l'honorabilité.

L'impact le plus fondamental de cette Directive se situe au niveau de l'honorabilité. Les autorisations peuvent dorénavant être refusées ou retirées après condamnation pour infractions graves ou répétées qui fournissent au transporteur un avantage économique illicite par rapport à ses concurrents.

La nouvelle directive CEE 684/92 du 16 mars 1992 concernant les transports internationaux effectués par autocars et autobus est d'application depuis le 1er juin 1992. L'idée maîtresse de cette nouvelle réglementation est la libre prestation de services sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement.

Il apporte des modifications radicales dans le domaine de la libération du marché communautaire des transports de personnes et prévoit un assouplissement de la réglementation relative aux autorisations.

La libéralisation implique l'introduction de nouveaux documents de contrôle ou l'adaptation de documents existants.

En concertation avec les Exécutifs régionaux, les modifications suivantes à la réglementation sur les transports en taxis sont en cours :

- un projet d'arrêté royal réglant l'accès à la profession ;
- un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 21 mars 1975 relatif aux autorisations et permis de services de taxis (introduction de la règle des 375 jours pour réprimer le travail au noir) ;
- un projet d'arrêté royal relatif aux temps de repos des chauffeurs de taxis ;
- un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 19 mars 1975 relatif aux services de location de voitures avec chauffeur (vise notamment à mieux définir ces services et prévoit l'introduction d'une feuille de route) ;
- un projet d'arrêté royal modifiant le règlement de police des taxis pour l'aligner sur les modifications réglementaires susvisées.

II. 2.3. CONTROLE

La disparition progressive des restrictions quantitatives dans le domaine du transport de personnes et de marchandises par route, tant au niveau national qu'international, fait que l'on peut s'attendre pour les prochaines années à un accroissement de l'offre sur le marché du transport et à une recrudescence, peut-être trop forte, de la concurrence entre les transporteurs.

Le danger n'est donc guère illusoire que bon nombre de transporteurs nationaux ou étrangers s'efforceront de maintenir ou d'accaparer une place sur le marché en recourant à des pratiques malhonnêtes. Une attention toute particulière devra donc se porter sur la répression des infractions entraînant un avantage économique pour le transporteur par rapport à ses collègues de bonne foi.

Au niveau de la CE également, on s'est aperçu que la libéralisation dans le domaine des autorisations devait s'accompagner d'un renforcement des conditions qualitatives imposées aux transporteurs. Les directives du 21 juin 1989 concernant l'accès à la profession ont ainsi notamment donné plus d'impact à la condition d'honorabilité en introduisant la possibilité de refuser ou de retirer l'autorisation de transport lorsque le transporteur a été condamné pour infractions graves ou répétées.

En outre, il faut rappeler l'obligation imposée par la Directive 88/599/CEE du 23 novembre 1988 selon laquelle, en matière de périodes de conduite et de repos, au moins 1% du nombre total de prestations journalières doit être contrôlé, dont au moins 25% dans les entreprises.

Pour la Belgique, cela signifie qu'environ 90.000 feuilles d'enregistrement doivent être contrôlées chaque année dans les entreprises, et que les 75% restants, soit 270.000 feuilles d'enregistrement, doivent être vérifiées sur la route.

De plus en plus souvent, la gendarmerie et la police n'arrivent plus qu'à assumer à peine leurs tâches de contrôle de la circulation en général. Il serait donc indiqué de confier le contrôle du secteur spécifique du transport de personnes et de marchandises par route à un corps plus spécialisé.

Le contrôle du transport par route de marchandises dangereuses organisé dans le cadre de l'accord ADR mérite à ce propos une attention particulière. Il s'agit sans aucun doute d'une matière très complexe relevant de la compétence exclusive du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

L'effectif actuel de la Direction "Contrôle" est totalement insuffisant pour s'acquitter d'une manière efficace de toutes les tâches susmentionnées.

II. 2.4. LES AUXILIAIRES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En application de la loi du 26 juin 1967, deux activités d'auxiliaires ont été réglementées : les commissionnaires et les courtiers. Pour 1993, nous estimons qu'il y aura 1880 licences de commissionnaire et 85 de courtier en voies fluviales. La contribution annuelle étant de 3.000 francs par licence, il a été estimé que pour 1993 cela représenterait une somme de 5.505.000 F y compris le montant de 500 F demandé pour toute modification des éléments de la licence.

Le Service des Auxiliaires de transport de marchandises est chargé du suivi des dossiers existants, de l'examen des nouvelles demandes et des cas douteux.

Tous les dossiers inhérents à des nouvelles demandes et les cas litigieux sont respectivement présentés à la section concernée du Bureau Permanent ou au Comité Consultatif pour avis conformément à la législation avant que la décision finale ne soit prise par le représentant du Ministre dans le premier cas et par le Ministre dans la deuxième cas.

Pour 1993 et ce pour autant que l'arrêté royal instaurant la licence d'agent maritime ait été pris en 1992, la délivrance de la troisième catégorie de licences d'auxiliaire entraînera une régularisation d'environ 200 firmes oeuvrant dans le secteur concerné.

D'autre part en 1993, il conviendra de concrétiser la demande de la Confédération des Expéditeurs de Belgique quant à l'instauration de la licence de commissionnaire-expéditeur et ce conformément aux dispositions de l'article 1er de la loi du 26 juin 1967. Le service exprime l'espoir que les pourparlers préparatifs avec la profession puissent se concrétiser.

De plus, depuis cette année, le secteur est doté d'un Institut, l'I.B.O.T.; il sera ainsi possible de pallier une lacune

c'est-à-dire l'accès à la profession telle qu'il existe pour le secteur du transport routier.

Au point de vue économique, il convient de signaler que :

- les commissionnaires de transport s'occupent de plus ou moins 80% du trafic national et international dans notre pays et ce pour tous les modes de transport pris ensemble. Ils font en effet appel à tous les modes de transport (air, terre, mer) et sont la plupart du temps installés près des aéroports, des ports, des centres routiers et des frontières. Ce secteur est un des chaînons indispensables pour notre économie tant à l'exportation qu'à l'importation. Avec l'ouverture des frontières en 1993, on estime généralement que ce secteur va au devant d'un grand avenir étant donné qu'il peut se fonder sur une expérience en dehors des frontières. Cette évolution vers 1993 se retrouve dans les nouvelles demandes de licences, parmi lesquelles beaucoup émanent d'autres pays de la CEE qui considèrent la Belgique comme plaque tournante.

Pour 1990, le chiffre d'affaire du secteur s'élevait à environ 191 milliards de francs. Environ 18.000 personnes travaillent dans ce secteur ;

- les courtiers de transport : ils sont moins nombreux étant donné qu'ils n'opèrent que dans le secteur des voies fluviales. Ils interviennent pour 98% dans le transport à destination de la France, pour 90% vers la Hollande et 70% vers l'Allemagne.

Ce secteur gagnera en importance par suite de la liaison Rhin-Main-Danube avec l'ouverture vers les anciens pays de l'Est.

Il convient de signaler que la plupart des courtiers sont également commissionnaires. Ceci renforce l'impact des deux secteurs sur l'organisation des transports ;

- les agents maritimes : l'instauration de la licence est très importante vu que ce secteur intervient dans la totalité des entrées et sorties des bateaux dans les ports belges.

Pour le port d'Anvers, leur activité représente 4,5 milliards de francs. Il est difficile de chiffrer l'emploi puisque la plupart sont également commissionnaire de transport ;

- le commissionnaire-expéditeur : ce secteur n'est pas encore réglementé. Toutefois cette activité est jusqu'à présent exercée par les commissionnaires.

Au cours de 1993, il conviendra :

- d'intensifier tout comme en 1992 le contrôle des secteurs réglementés, contrôle qui jusqu'à présent n'a été qu'embryonnaire par suite du manque de moyens. Ce contrôle est notamment demandé par la profession ;
- de s'atteler à l'organisation de l'accès à la profession, une des tâches primordiales de l'Institut belge des Organisateurs de Transport ;
- de concrétiser l'instauration de la licence d'agent maritime ;
- de continuer la préparation avec la profession du projet d'arrêté royal instaurant la licence de commissionnaire-expéditeur tel que prévu par la loi.

II. 3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire apporte une contribution efficace, voire décisive, dans plusieurs domaines. Il s'agit, pour l'essentiel, de la défense et la promotion des aspects sociaux et économiques qui résultent de la qualité de "transporteur de masse" du système ferroviaire et de la consolidation des avantages externes que le rail procure que ce soit en termes d'utilisation de l'espace, de consommation énergétique, de pollution atmosphérique et acoustique ou encore de sécurité.

Par ailleurs, le chemin de fer constitue un élément essentiel du système du transport belge, ce qui le place au centre de toutes les actions indispensables visant l'amélioration de la coordination et de la complémentarité intermodale, tant en ce qui concerne le transport de personnes qu'en ce qui concerne le transport de marchandises.

En exécution de la loi du 21 mars 1991, un contrat de gestion a été négocié entre l'Etat et la S.N.C.B.. Il entrera en vigueur en octobre 1992 et viendra à échéance le 31 décembre 1996.

Ce contrat est en parfaite harmonie avec les objectifs généraux de politique poursuivis par le Gouvernement ainsi qu'avec le principe essentiel d'assainissement des finances publiques.

Les points principaux du contrat sont les suivants :

II.3.1. ASPECTS BUDGÉTAIRES ET FINANCIERS

Du point de vue strictement budgétaire, un montant annuel de 36.118,2 millions est garanti à la S.N.C.B. afin de couvrir les missions de service public qui lui sont imparties par la loi, à savoir : le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire et l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ; il s'agit du même montant que celui de 1992. Ce montant se répartit à concurrence d'un tiers en faveur de la première mission et de deux tiers en faveur

de la seconde, ce qui correspond aux exigences de la situation actuelle.

En ce qui concerne les investissements, un montant annuel de 15 milliards (francs constants de 1992) indexé est garanti de 1993 à 1996. Un tel montant est supérieur de plus de 50% à ce que la S.N.C.B. a reçu de l'Etat depuis huit ans.

Les obligations financières légales sont, par ailleurs, confirmées.

S'agissant de l'ensemble de ces interventions financières, le contrat contient une clause expresse de garantie précisant qu'elles ne seront jamais remises en cause par l'Etat jusqu'à l'échéance du contrat (31 décembre 1996). En outre, le texte stipule clairement que, lorsque la situation des finances publiques le permettra, le mécanisme d'indexation contenu dans la loi du 21 mars 1991 sera rétabli.

Au-delà de ces garanties, qui sont déjà très fortes, le contrat comprend des clauses importantes qui ont et auront pour effet d'améliorer la situation de la S.N.C.B. :

- De 1993 à l'échéance du contrat de gestion, la S.N.C.B. bénéficiera d'une contribution supplémentaire provenant d'une autre entreprise autonome, dont le niveau se situera aux environs de 3 milliards pour la période.

Elle est ajoutée à la compensation relative à la mission de service public concernant le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ce qui constitue une garantie au maintien de la qualité de ce transport.

- La liberté de la S.N.C.B. concernant l'utilisation et l'aliénation des biens ferroviaires a été confirmée. La valorisation plus dynamique de ces biens constitue un objectif à atteindre via le renforcement d'un service interne à la S.N.C.B.. Cette valorisation entraînera des effets bénéfiques sur le compte de résultats de l'entreprise et sur sa situation financière globale.
- A partir de 1993, jusqu'à un montant annuel maximal de 2 milliards, la S.N.C.B. a reçu la latitude de porter à charge des crédits d'investissements, des dépenses supportées actuellement par le compte d'exploitation mais relevant indubitablement de la notion d'investissement.
- Une clause du contrat stipule que, dans la mesure où une partie des crédits d'investissements ne serait pas entièrement consommée au cours d'un exercice, elle serait versée à un fonds spécial d'investissements créé au sein de la S.N.C.B. Il s'agit d'une nouvelle garantie pour l'entreprise et pour la bonne réalisation du plan décennal.

- Des mécanismes sont également prévus afin que l'Etat puisse participer à la restructuration financière de la société (en conformité avec la directive CEE 440/91).

Le contrat de gestion prend très spécifiquement en compte la situation structurelle difficile de la S.N.C.B.

Dans le cadre du plan d'entreprise à établir, il est, en effet, imparti à la S.N.C.B. de prendre les mesures voulues pour réduire son déficit structurel.

Il reste, enfin, à signaler qu'en raison de la réalisation d'opérations non récurrentes (opérations comptables, opérations de financements alternatifs et opérations immobilières), le compte de résultats de la S.N.C.B. sera amélioré tout au long de la période.

II.3.2. RÉGIME DES PENSIONS

La disposition retenue dans le contrat relative au régime des pensions des cheminots et de leurs ayants-droits rappelle les prescrits légaux et réglementaires y afférents.

II.3.3. DÉFINITION DU SERVICE PUBLIC RELATIVE AU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS ASSURÉ PAR LES TRAINS DU SERVICE ORDINAIRE.

Les principes contenus dans le contrat visent tout à la fois à garantir un service de qualité, conforme aux besoins des usagers, et à donner suffisamment de latitude à la S.N.C.B. pour déployer un nouveau plan de transport et pour corriger progressivement les situations requérant une adaptation évidente de l'offre actuelle.

Tel est, notamment, le sens de l'autonomie plus large laissée à la S.N.C.B. pour l'exploitation du réseau durant les jours non ouvrables.

Globalement, le service public minimal garanti par la société correspond à plus de 80% des prestations actuelles en jours ouvrables et à 70% les jours non ouvrables. Dans ce cadre, certains seuils concernent des prestations particulières.

Il s'agit dans le cadre des relations intervilles, de 16 relations de trains intervilles par jour et par sens de trafic tous les jours ouvrables, et de 12 relations de trains intervilles par jour et par sens de trafic les autres jours.

La S.N.C.B. garantit également la production journalière minimale de 70.000 trains-kilomètres assurant des relations intervilles les jours ouvrables et 55.000 trains-kilomètres les autres jours.

Par ailleurs, la S.N.C.B. garantit la production journalière minimale de :

- 60.000 trains-kilomètres assurant des relations locales ou le complément des relations interville les jours ouvrables et 30.000 trains-kilomètres les autres jours ;
- 20.000 trains-kilomètres assurant des dessertes de pointe ou de renfort les jours ouvrables.

Chaque jour ouvrable, la desserte minimale des gares et points d'arrêt à statut "local" est assurée par 4 trains dans chaque sens.

Le seuil de faible fréquentation fixé en 1984 lors de l'adoption du plan IC/IR pour les gares et points d'arrêt à statut local (200 voyageurs par jour ouvrable ou non), et qui a déterminé l'obligation pour la S.N.C.B. de les desservir, est abaissé au niveau de 150 voyageurs embarqués en moyenne les jours ouvrables et 75 voyageurs embarqués en moyenne les jours non-ouvrables. Les éventuelles suppressions de points d'arrêt ne pourraient être que progressivement mises en oeuvre, ceci sur la base d'un bilan financier et social intégrant l'ensemble des paramètres pouvant influencer la prise de décisions. Les suppressions éventuelles concernant deux points d'arrêt successifs doivent être soumises à l'Etat.

L'ensemble des clauses afférentes à la définition du service public a donc pour effet de le maintenir à un haut niveau et d'assurer que les modifications, dont certaines s'avèrent nécessaires, ne s'appliqueront que très progressivement.

Par ailleurs, le contrat confirme le maintien de toutes les réductions et gratuités tarifaires imposées à l'heure actuelle par l'Etat.

II.3.4. TARIFICATION

Dans le cadre de l'esprit de la loi du 21 mars 1991, l'autonomie la plus large possible a été laissée à la S.N.C.B. dans le domaine de la tarification ; cette autonomie est nécessaire pour permettre à la société de mener une politique tarifaire plus dynamique et répondant mieux aux besoins et exigences de la clientèle.

Toutefois, le texte comprend une disposition qui a pour effet de limiter l'évolution d'une année à l'autre des tarifs de base (billets, cartes-train et cartes-train scolaires) à due concurrence maximale de l'évolution du pouvoir d'achat nominal.

II.3.5. ASPECTS RELATIFS À LA QUALITÉ DU SERVICE ET À LA SÉCURITÉ - RÈGLES DE CONDUITE À L'ÉGARD DES USAGERS.

Le contrat de gestion développe assez longuement les aspects en relation avec ces notions.

L'on doit tout particulièrement mettre en évidence les dispositions suivantes :

- à l'échéance du contrat de gestion, la S.N.C.B. s'est engagée à faire circuler 95% des trains de voyageurs avec un retard maximal de 5 minutes ;
- en cas d'incidents ou de perturbations pouvant donner lieu à un retard de plus de 10 minutes, la S.N.C.B. a l'obligation de déclencher un mécanisme précis d'information des voyageurs situés dans les trains et dans les gares ;
- la S.N.C.B. a pris des engagements fermes concernant l'amélioration du confort des voyageurs et des équipements des gares destinés au public, ainsi que l'environnement général de celles-ci ;
- la S.N.C.B. est tenue au respect strict des conditions de sécurité ; cela se concrétisera par une généralisation progressive de la technique de transmission "balise-locomotive" et par la modernisation du système de signalisation ;
- enfin, dans le courant de 1993, la S.N.C.B. établira une charte des usagers, qui s'appuyera sur les éléments d'appréciation émanant du Comité consultatif des usagers et du service de médiation.

II.3.6. INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES

Par ailleurs, la garantie de bonne exécution du plan décennal des investissements ferroviaires 1991-2000 est confirmée.

II. 4. LE TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME

II. 4.1. LE TRANSPORT FLUVIAL

A. Stratégie globale

Le transport de marchandises par les voies navigables doit être promu. Tout le monde s'accorde, en effet, sur le fait qu'il s'agit d'un mode de transport peu polluant, faible consommateur d'énergie, s'insérant très bien dans l'environnement et parfaitement compatible avec la technique du "just in time" pour l'approvisionnement des entreprises. Il est, en outre, très compétitif au niveau des prix de transport à la prestation en tonnes-kilomètres.

Par ailleurs, il existe de grandes réserves de capacité d'utilisation des infrastructures. Il n'y a pas non plus de saturation dans la rotation de la flotte ni à l'intérieur des

frontières, ni au plan international. En outre, il s'agit d'un mode de transport très sûr.

Bref, la navigation intérieure présente de nombreux avantages pour l'économie de notre pays, qui a la chance d'être doté d'un réseau étendu et déjà bien équipé en voies navigables.

Il convient donc de valoriser les atouts de ce mode de transport, dans le cadre d'une saine concurrence intermodale, en encourageant les initiatives génératrices d'un plus grand dynamisme, afin d'assurer son essor.

Dans le cadre de sa compétence, le Gouvernement s'attachera à lui donner des structures de fonctionnement plus souples de manière, d'une part, à tirer parti de ses atouts naturels et, d'autre part, à pouvoir l'intégrer dans le marché communautaire unifié de 1993.

En raison du caractère international très prononcé du transport par voie d'eau, cette tâche ne pourra être menée à bien qu'en collaboration avec les pays voisins, ceci dans le cadre des organisations internationales gouvernementales (au premier chef de celles-ci, la Communauté européenne).

B. Actions concrètes

Diverses actions sont d'ores et déjà envisagées.

Pour les principales, il convient de citer pour le court terme au plan économique :

- l'assouplissement des règles de fonctionnement organiques et du système du tour de rôle pour la conclusion des contrats d'affrètement ;
- la révision fondamentale des barèmes des frets qui ont été fixés en 1953 pour les cargaisons sèches et qui ne répondent plus à l'évolution qui s'est manifestée dans le gabarit des infrastructures et dans le mode de propulsion.
- l'élaboration de règles pour l'accès à la profession de transporteur par voies navigables de manière à mieux défendre le métier ;
- une compréhension plus soutenue des préoccupations des chargeurs, qui sont finalement les clients de la batellerie;
- une plus grande transparence pour les affrètements à destination des Pays-Bas;

- des pourparlers avec certains pays de l'Est en vue de la conclusion d'accords bilatéraux afin de limiter cette concurrence non-contrôlée;
- une meilleure coordination des initiatives en faveur de la batellerie et un fonctionnement plus dynamique de l'ITB;

Toutes ces actions et réformes seront analysées en concertation avec les acteurs économiques du transport par la voie d'eau.

II. 4.2. TRANSPORT MARITIME

A. La marine marchande belge

La navigation est un secteur économique opérant dans un milieu de concurrence internationale particulier. Les armateurs doivent lutter contre la concurrence de divers pavillons dits "de complaisance" qui pratiquent des prix de 1 à 3 fois inférieurs aux leurs. La plupart des pays européens ont cru devoir s'armer contre une telle situation par la création d'un second registre de pavillons permettant l'exploitation de leurs navires dans des conditions comparables. La Commission européenne, quant à elle, se penche actuellement sur diverses propositions tendant à instaurer un pavillon européen en mesure de rivaliser avec les pavillons de complaisance. Toutes ces initiatives ont essentiellement pour objet d'alléger considérablement les charges fiscales et sociales des armateurs. Ne pouvant rester isolée dans un tel contexte, la Belgique créa un registre belge des pavillons et permit à sa flotte marchande de naviguer sous pavillon luxembourgeois.

En contrepartie de cette diminution structurelle des coûts, le protocole de la marine marchande, conclu entre les armateurs et les organisations syndicales, prévoit le maintien et la sauvegarde d'un emploi minimum dans le secteur.

L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions légales et le "dé-pavillonnage" vers le Luxembourg permettent d'aboutir à la concrétisation définitive du plan pour la marine marchande.

a. La nouvelle loi relative à l'enregistrement

La loi du 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires permet l'affrètement à coque nue de navires belges sous pavillon étranger. Un accord conclu entre l'Etat belge, les armateurs et les syndicats permet aux marins belges d'être mis sous pavillon luxembourgeois.

Au départ le problème de la marine marchande est aussi un problème d'emploi étant donné que celui-ci est directement tributaire de la position concurrentielle de nos armateurs.

Il fallait donc prendre des mesures pour sauvegarder l'emploi de nos marins. Ne rien faire aurait incité en effet nos armateurs à opter pour les pavillons de complaisance. Il en aurait résulté un chômage complet pour nos marins et la charge budgétaire se serait trouvée dès lors immédiatement alourdie de près de 3.000 millions F. (indemnités de chômage, pertes de recettes fiscales et de cotisations sociales, dépenses sociales restant à charge).

Dès le 8 août 1987, le Gouvernement avait donc décidé la mise en oeuvre d'un plan temporaire pour la marine marchande, dans l'attente d'une solution structurelle définitive.

Ce plan prévoyait une diminution des charges sociales et fiscales en faveur des navires battant pavillon belge, ainsi qu'un réaménagement des intérêts relatifs aux crédits maritimes accordés par le biais du Fonds des crédits maritimes et aux crédits garantis par l'Etat.

Pour remédier définitivement à la situation concurrentielle, les armateurs ont été autorisés à placer leurs navires sous pavillon luxembourgeois, avec maintien du crédit maritime en cours, à condition de maintenir à bord de ces navires des marins belges et de leur payer un salaire net identique à celui qu'ils recevraient à bord de navires battant pavillon belge.

La législation luxembourgeoise prévoit que les étrangers employés à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ne doivent pas payer d'impôts au Luxembourg. Du traité sur la double imposition entre le Luxembourg et la Belgique résulte, dès lors, que les marins belges naviguant à bord de navires battant pavillon luxembourgeois ne doivent payer d'impôts ni au Luxembourg ni en Belgique, ce qui réduit donc très sensiblement la charge salariale afférente à l'exploitation de ces navires.

Sur le plan de la sécurité sociale, les mesures nécessaires ont été prises pour éviter que le coût de la sécurité sociale en Belgique ne dépasse, pour les armateurs, celui du Luxembourg.

Tel qu'il est défini dans la loi, le pavillon luxembourgeois est particulièrement bien structuré et constitue un excellent atout pour la sécurité du marin. Cette solution a été assortie de l'obligation pour les armateurs d'augmenter l'emploi de 250 unités en trois ans. Si cet objectif n'est pas atteint, le Ministre des Communications peut retirer l'autorisation de naviguer sous pavillon luxembourgeois et le crédit maritime en cours peut devoir être restitué.

Contrairement à d'autres pays où, après dépavillonnage, seul le capitaine du navire est un ressortissant du pays d'origine et où le reste de l'équipage est composé exclusivement d'étrangers, il a été opté, en l'occurrence, pour une solution maintenant un lien

plus structurel avec la Belgique. Les navires belges qui prennent le pavillon luxembourgeois seront, de toute façon, enregistrés en Belgique. De plus, leur équipage devra se composer de marins inscrits au pool belge des marins.

Un argument supplémentaire en faveur de cette solution était l'expérience à acquérir par nos pilotes de port. La Région flamande a environ 400 pilotes en service qui sont indispensables au fonctionnement de nos ports. Or, un pilote doit avoir navigué en moyenne pendant 6 à 7 ans avant de pouvoir devenir pilote. Ne pas permettre aux élèves sortant de l'Ecole de navigation d'acquérir l'expérience nécessaire à bord de nos navires, rend toute instruction et toute formation de pilotes impossible.

La solution proposée n'exigeait en soi aucune initiative législative. Le Ministre des Communications peut autoriser les armateurs à faire naviguer pendant une durée déterminée leurs navires sous un double enregistrement. L'intention étant toutefois de parvenir à une solution structurelle pour les problèmes de la marine marchande, il fut décidé de créer, par loi, un registre belge des pavillons. La loi relative au registre des pavillons prévoit la possibilité de louer un navire par "bare-boat charter", c'est-à-dire de l'affréter à "coque nue" pour une période ou une mission déterminée. Durant cette période ou cette mission, le navire peut battre double pavillon ou, en d'autres termes, naviguer sous un second enregistrement.

Le recours à cette technique permet de battre pavillon luxembourgeois, à condition qu'il soit satisfait aux modalités requises, à savoir: l'utilisation d'un équipage belge avec maintien du salaire net. Il s'agit donc, en réalité, de navires belges pouvant battre pavillon luxembourgeois (avec équipage belge) et tombant donc sous l'application de la législation luxembourgeoise.

b. Politique européenne

Sur le plan européen, un accord a été conclu sur le transfert de navires entre registres nationaux au sein de la Communauté. La directive 613/91 du 4 mars 1991, entrée en vigueur le 1er janvier 1992, est fondée sur le principe de la reconnaissance mutuelle des interprétations des prescriptions techniques données dans une série de traités internationaux par les Etats membres. Une reconnaissance mutuelle des certificats de conformité émis par les Etats membres est également prévue.

Cette mesure permettra de gagner du temps et de l'argent en réduisant les formalités inhérentes au transfert d'un navire.

B. La navigation maritime

La loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime, rend les actes suivants applicables en Belgique:

- la Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires, faite à Bruxelles le 17 décembre 1971;
- le Protocole à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 19 novembre 1976;
- la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976;
- la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974 et son Protocole, fait à Londres le 19 novembre 1976.

Ces conventions ont été coulées dans notre droit interne et les mesures d'exécution jugées nécessaires ont été insérées, par la même occasion, dans notre législation. L'approbation de ces conventions a permis de combler un retard indéniable en ce qui concerne la ratification de conventions conclues entre 1971 et 1976.

La nouvelle loi redéfinit les dispositions de la loi maritime en matière de responsabilité personnelle et civile du propriétaire du bateau et détermine que la limitation de la responsabilité s'effectue conformément aux conventions susmentionnées.

La limitation de la responsabilité en matière de navigation intérieure a également été remplacée.

La loi règle aussi l'évacuation des épaves. Ce règlement doit permettre à l'autorité d'obliger les personnes responsables à enlever les épaves et de leur en faire supporter les frais. Ceci doit permettre d'aboutir à une procédure accélérée pour l'enlèvement des épaves et de comprimer les prévisions budgétaires des autorités gestionnaires de la mer territoriale, des voies navigables et des ports.

II. 5. TRANSPORT AERIEN

II. 5.1. ADMINISTRATION DE L'AERONAUTIQUE

La politique pour toute activité aéronautique repose sur quatre grands piliers.

Un premier pilier est la libéralisation du transport aérien. Par cette action, de nouvelles possibilités sont ouvertes autant que possible pour offrir aux compagnies aériennes toutes les chances dans le développement de leurs activités et en même temps pour laisser jouir les usagers au maximum de cette concurrence.

Un deuxième point d'appui est l'harmonisation des règlements indispensables, de sorte que naissent des chances égales dans la mise en place d'une saine concurrence entre transporteurs aériens.

Un troisième pilier est la poursuite du développement de la sûreté et de la sécurité, qui doit rester un contrepoids absolu dans un secteur de marché avec libre accès au marché, libre capacité et libre formation de prix.

Une quatrième et dernière pierre angulaire est formée par la viabilité du trafic. Ceci comprend aussi bien l'environnement, avec ses aspects de réduction de la nuisance sonore, de maîtrise de l'eau souterraine ou de diminution d'émissions susceptibles de nuire à la qualité de l'air, que la lutte contre la congestion du trafic profitable à la rentabilité des transporteurs aériens et à la ponctualité des vols.

En résumé, il peut être établi qu'une direction est prise clairement et consciemment, qui doit pouvoir faire évoluer le transport aérien de demain d'une manière économiquement plus saine, socialement plus responsable, plus sûre, plus soucieuse de l'environnement et plus fluide en ce qui concerne le trafic.

Les crédits de l'Administration de l'Aéronautique sont destinés à :

- couvrir les frais de personnel et les frais de fonctionnement dont 216,2 millions en crédits d'ordonnancement et 4,5 millions en crédits d'engagement;
- respecter les engagements internationaux de la Belgique (26,0 millions en crédits d'ordonnancement);
- dans le cadre de la politique scientifique, assurer les subsides nécessaires à l'Institut von Karman de

Dynamique des Fluides et l'entretien et le maintien en bon état de ses bâtiments, qui sont propriété de l'Etat (84,0 millions en crédits d'ordonnancement et 4,4 millions en crédits d'engagement).

II. 5.2. LA REGIE DES VOIES AERIENNES

La Régie des Voies Aériennes (RVA) est un organisme d'intérêt public tombant sous l'application des termes de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Lors de la négociation du contrat de gestion l'accent est spécialement porté sur les points suivants :

- les délais de réalisation des travaux d'extension côté air de l'aéroport de Bruxelles-National;
- la recherche de solutions aux problèmes posés par la pollution acoustique par le biais de travaux d'infrastructures (par ex. mur anti-bruit ou bâtiments écrans), de procédures au sol (essais de réacteurs en site propre) ou en vol;
- la modernisation et l'intégration des systèmes de contrôle de la navigation aérienne afin de participer efficacement à la lutte contre la congestion de l'espace aérien européen;
- la qualité du service rendu aux utilisateurs;
- la position concurrentielle de l'aéroport de Bruxelles-National par rapport à ses voisins immédiats.

II. 5.3. LA SABENA

En vue d'assurer la possibilité d'expansion future dans un lien de collaboration plus large avec un partenaire industriel étranger, Air France, une profonde restructuration de la SABENA a été réalisée.

La restructuration est liée à une recapitalisation de la SABENA.

La participation de l'Etat belge à la recapitalisation s'élève à un montant total de 19 milliards de francs.

De ce montant, 1,5 milliards de francs sont financés par un recyclage de moyens FIV.

Les 17,5 milliards de francs restants sont financés par des emprunts contractés par la société financière BELFIN et dont les

répercussions financières seront supportées par le budget du département des Communications et de l'Infrastructure.

Les premières échéances des emprunts (1.245 millions de francs) ont été mises à charge du budget 1992.

Un montant de 1.347 millions de francs est prévu à cette fin en 1993.

★ ★ ★

III. INFRASTRUCTURE

III. 1. OFFICE CENTRAL DES FOURNITURES

L'O.C.F. a pour mission de procéder à l'achat et au contrôle de la qualité des fournitures nécessaires aux besoins des services publics.

Les axes de cette mission se décomposent comme suit :

- obtenir des prix favorables en raison d'une large concurrence et du volume élevé des achats ;
- faire livrer les fournitures dans le plus bref délai possible ;
- assurer un "service après-vente" et une garantie sérieuse ;
- réaliser son activité dans un esprit de bonnes relations publiques.

Il importe donc que l'O.C.F. puisse fonctionner dans les meilleures conditions voulues afin d'améliorer ses services de manière à obtenir, grâce à une globalisation et à une standardisation bien pensée des achats publics, une meilleure qualité de fournitures plus rapide et à un moindre prix.

Afin d'atteindre cet objectif, l'O.C.F. devra disposer d'un système informatique moderne et opérationnel, tant pour accélérer le traitement des commandes des clients, que pour permettre une livraison plus rapide des marchandises ; en outre, sa capacité de livraison devrait être augmentée.

Des mesures sont à l'étude en vue de réduire le temps mis pour effectuer les paiements aux fournisseurs et le volume des intérêts de retard payés par l'Etat. L'objectif est d'une part, d'établir plus rapidement les factures de récupération reprenant les sommes avancées par l'O.C.F., tout en exerçant un meilleur contrôle de leur recouvrement et de leur paiement et d'autre part, de généraliser, dans la mesure du possible, le système par lequel le service bénéficiaire de la commande paie lui-même le fournisseur après intervention de l'O.C.F. dans la vérification des factures

III. 2. INTERVENTION FINANCIERE

Issue du Ministère des Travaux Publics qui assumait les compétences résiduelles du Ministère de la Reconstruction, l'Intervention Financière est intégrée aux Services Généraux - Service des Finances.

Elle traite les matières relevant :

- de l'intervention de l'Etat, sous forme d'indemnités et de crédits de restauration (taux réduit-garantie), dans la reconstitution des dommages causés par des calamités naturelles aux biens privés des personnes privées et publiques et au domaine public de certaines personnes publiques limitativement énumérées (loi du 12 juillet 1976).
- de l'intervention de l'Etat dans l'indemnisation des dommages causés par les guerres 1914-1918 et 1940-45 (lois du 23 octobre 1918, du 6 septembre 1921 et du 6 juillet 1948).
- de l'intervention de l'Etat du chef de dommages causés aux biens privés en relation avec l'accession du Congo à l'indépendance (loi du 14 avril 1965).

Les indemnisations versées pour dommages causés aux biens privés, sauf ceux causés par la guerre '14-'18, sont prises en charge et liquidées par la Caisse Nationale des calamités, service à gestion séparée du Ministère des Finances ; elles comprennent les interventions de l'Etat ainsi que les frais relatifs à la mise en oeuvre des procédures (Gouvernements provinciaux - Commissions - expertises - recours - informatique - etc...).

Les indemnisations versées pour les dommages causés par la guerre '14-'18 ainsi que pour tous les dommages causés aux biens publics, sont pris en charge par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

La matière des calamités naturelles requiert l'essentiel des activités de l'Intervention Financière. C'est ainsi que les seules tempêtes de janvier à mars 1990 concernent 14.397 dossiers relatifs aux biens privés ; les arrêts d'annulation du Conseil d'Etat du 10 janvier 1992 entraînent la réouverture de toutes les procédures d'indemnisation dont la plupart aboutiront en 1993 et 1994, les ordonnances s'étalant sur les 3 années suivantes ; la nécessité d'un réinvestissement préalable est de plus en plus étroitement contrôlée afin d'éviter le détournement des effets recherchés par la loi.

L'établissement des dossiers, leur instruction administrative, juridique et technique et la décision de première instance, sont assurées par les Gouvernements provinciaux ; l'Intervention Financière contrôle le bien-fondé des décisions et introduit éventuellement des recours auprès des Cours d'appel ; l'Intervention Financière s'assure ensuite du réinvestissement effectif, éventuellement selon des modalités particulières, et ordonnance les paiements en conformité avec les lois civiles (successions, etc...)

Pour ce qui concerne les biens du domaine public, l'Intervention Financière assume seule l'ensemble de la procédure, sous le contrôle juridictionnel du Conseil d'Etat ; pour les tempêtes de 1990, 226 dossiers sont introduits. Les indemnisations ne sont octroyées que pour les dommages de plus de 500.000 francs (franchise) ; l'indemnité maximale est de 25 millions par dommage.

Des contacts sont pris actuellement avec le Ministère de l'Intérieur afin de tenter de simplifier la procédure qui nécessite actuellement l'intervention de trois départements nationaux et des Gouverneurs de province.

III. 3. REGIE DES BATIMENTS

III. 3.1. La mission initiale de la Régie des Bâtiments consiste principalement dans le logement des services de l'Etat ; les dernières années elle s'est considérablement étendue.

La Régie des Bâtiments assure à l'heure actuelle la gestion d'environ 7,5 millions de m² de surface de planchers. Cette superficie a diminué en raison de la régionalisation et de la communautarisation d'un certain nombre de services de l'Etat et du transfert de bâtiments qui en résulte. La procédure de transfert d'un certain nombre de bâtiments est toujours en cours à l'heure actuelle si bien que l'importance du patrimoine immobilier de la Régie des Bâtiments continuera à diminuer, conséquence de l'exécution de la loi spéciale du 8 août 1988.

III. 3.2. Les lois-programme des 22 décembre 1989 et 20 juillet 1990 ont apporté au sein de la Régie des Bâtiments des adaptations structurelles très importantes.

Le 3 juillet 1991, les Chambres législatives ont été saisies d'un projet de loi visant à inscrire dans la loi du 1er avril 1971 la base juridique permettant à la Régie d'intervenir pour le compte d'un organisme de droit public qui en ferait la demande.

Les interventions de la Régie pour de tels organismes s'opéreront par voie de conventions déterminant les conditions financières et les modalités de l'intervention. Une telle convention est actuellement en cours de négociation avec La Poste, devenue entreprise publique autonome, en vue de fixer les modalités d'intervention de la Régie des Bâtiments.

III. 3.3. La Régie des Bâtiments, dans le cadre de la politique d'accueil des institutions européennes, est également chargée de la construction et de l'entretien des bâtiments pour les Communautés européennes.

III. 3.4. La politique menée vise à :

- veiller à assurer une occupation optimale et fonctionnelle des bâtiments publics ;
- assainir la situation financière de la Régie des Bâtiments.

Pour réaliser ces 2 objectifs, un audit externe a été proposé au Gouvernement dont la mission porte sur :

- un audit organisationnel ;
 - un audit comptable et financier ;
 - un audit physique relatif à l'optimalisation de l'occupation des locaux ;
- veiller à l'entretien du patrimoine ;
 - réduire le nombre et la superficie des prises en location d'immeubles en faveur d'immeubles en propriété, en concertation avec les Départements demandeurs ;
 - réduire le coût des travaux de construction et de rénovation par :
 - un choix plus sélectif des matériaux et des équipements techniques ;
 - la fixation de limites financières contraignantes, en particulier lors de l'élaboration des projets.

* * *

IV. TELECOMMUNICATIONS ET POSTE

IV. 1. LES TELECOMMUNICATIONS

IV. 1.1. L'INSTITUT BELGE DES SERVICES POSTAUX ET DES TELECOMMUNICATIONS

1992 fut une année charnière suite à la transformation de la R.T.T. en entreprise publique autonome dénommée "BELGACOM".

Cette transformation entraîne plusieurs changements structurels, c.-à-d. la séparation entre d'une part la fonction opérateur de télécommunications et d'autre part celles de réglementation et de normalisation ainsi qu'un certain nombre de tâches liées à la législation sur les radiocommunications.

Ces dernières ont été confiées à l'Institut Belge des services Postaux et des Télécommunications (IBPT). Sur le plan des télécommunications, cet organisme assurera donc essentiellement les tâches suivantes :

A. Normalisation

- normalisation et standardisation des appareillages terminaux, des services réservés et non-réservés, ... ;
- suivi des standards européens et internationaux ;
- adaptation dans le droit belge des directives de la C.E.E.

B. Agregation et surveillance de laboratoires d'essais

- rédaction de la réglementation portant sur la reconnaissance et la surveillance de laboratoires d'essais ;
- agrégation des laboratoires d'essais.

C. Approbation-type

- procédures d'approbation pour les appareillages terminaux ;
- octroi des certificats d'approbation-type ;
- octroi des certificats de compétence professionnelle aux firmes qui réalisent la connexion d'appareillages terminaux ;

D. Règlements

- avis auprès du Ministre sur :
 - des propositions de changements aux lois sur les télécommunications ;
 - affaires concernant la réglementation ;
 - la séparation de services réservés et non-réservés ;
 - les éventuelles révisions du contrat de gestion ;
- propositions et avis concernant la traduction de directives européennes

E. Assurer le secrétariat du Comité consultatif pour les télécommunications.**F. Tâches accomplies dans le cadre de la législation sur les radiocommunications**

Depuis septembre 1992 et jusqu'à la fin de la phase intermédiaire, c.-à-d. jusqu'à la création définitive de l'IBPT, cet institut fonctionne sous la supervision du Ministre ceci conformément aux modalités qui ont été soumises à la Commission des CE.

IV. 1.2. L'ENTREPRISE AUTONOME "BELGACOM"

Les relations entre le gouvernement et "BELGACOM" ont été définies dans un contrat de gestion approuvé par AR du 19.08.1992, entré en vigueur le 4.09.1992 dont les éléments principaux sont repris ci-après.

A. Le contrat de gestion**a. Les tâches de service public**

Dans le cadre de la modernisation de l'infrastructure publique des télécommunications, Belgacom a pris un certain nombre d'engagements portant sur :

- le taux d'accessibilité numérique au réseau téléphonique commuté ;
- le taux de numérisation des centraux locaux ;
- la sécurisation du fonctionnement du réseau interzonal numérique ;
- le taux de numérisation du réseau interzonal ;
- la numérisation du réseau international ;
- le taux d'accessibilité en accès de base RNIS.

Le service des mobilophones sera amélioré de manière extrêmement importante par l'introduction du réseau GSM qui devra pouvoir gérer, avant le 31 décembre 1996, une capacité de 300.000 terminaux assurant une couverture de 92 % du territoire belge.

Pour ce qui est des liaisons fixes : celles-ci devront être conformes aux recommandations européennes et seront mises à la disposition dans des délais à convenir avec le client.

De plus, une répartition correcte de la couverture du pays est garantie en cabines téléphoniques publiques.

Pour la période '92-'94 Belgacom investira sur base annuelle 1,65 Mrd comme participation aux efforts en R&D faits par des entreprises de télécommunication et par des institutions de recherche.

b. Les tarifs du service public

Belgacom s'engage à appliquer partout en Belgique, un tarif identique pour une même prestation de service public.

Les tarifs pour l'ensemble des prestations seront adaptés, au maximum annuellement selon l'indice des prix à la consommation et ceci selon un panel de prestations modèles.

En outre Belgacom s'est engagée à appliquer un tarif de nuit et de week-end en service intérieur et international (pour les pays où un tel tarif existe).

Belgacom offre également dans bon nombre de cas des avantages tarifaires comme le tarif téléphonique social, un tarif spécial pour certains handicapés, un tarif spécial pour une partie de la presse ...

c. Règles de conduite vis-à-vis de la clientèle.

Endéans les 15 mois après la publication du contrat de gestion BELGACOM doit établir et publier préalablement à leur entrée en vigueur, les conditions générales et tarifaires pour chaque service réservé.

Un objectif très important imposé à l'entreprise est la réduction du temps d'attente des raccordements. En 1993 il devra être donné satisfaction à 75 % des demandes endéans les 20 jours ouvrables (à l'heure actuelle ce taux est de 56 %). Fin 1996 90 % des raccordements devront être réalisés endéans les 5 jours ouvrables.

Au sujet des dérangements, leur nombre devra être limité par une amélioration des standards de qualité, de plus, le suivi de leur levée devra être accéléré. Fin 1996 80 % des dérangements devront être levés avant la fin du jour ouvrable suivant la plainte (à l'heure actuelle ce taux est de 53 %).

En outre des indicateurs permettant d'évaluer l'évolution de la qualité du trafic seront établis pour les services de mobilophonie et les liaisons fixes.

d. Indemnité de monopole.

La contrepartie de la concession octroyée exclusivement à Belgacom comporte entre autres la rente de monopole. La rémunération à verser est calculée sur base du rendement total des activités accordées en concession exclusive.

Indépendamment du résultat de la formule utilisée, Belgacom garantit au minimum le paiement des montants suivants :

1992	:	1,56 Mrds
1993	:	2,55 Mrds
1994	:	2,65 Mrds
1995	:	2,75 Mrds
1996	:	2,85 Mrds

En cas d'une modification de la concession, les modalités de calcul seront revues.

e. Dispositions diverses

Celles-ci traitent de l'affectation des bénéfices, des éléments imposés au plan d'entreprise, et des sanctions lors du non-respect des obligations contractuelles.

B. Activités qui ne font pas partie du service public

En ce qui concerne les service non-réservés, Belgacom est libre d'agir comme toute autre entreprise sur le marché. Ces activités se situeront dans le cadre d'un plan stratégique.

La perception des Radio-TV Redevances est toujours d'application. Un nouvel accord sera conclu avec le Ministre des Finances.

C. Conclusion

Cette réforme permettra aux nouveaux organes de l'entreprise, c'est-à-dire le Conseil de gestion et le Comité de Direction, de suivre en tout indépendance son propre chemin commercial, en tenant compte des intérêts des utilisateurs et de ceux des autorités. Une entreprise de télécommunications fonctionnant bien offre non seulement des avantages aux consommateurs, mais aussi à l'ensemble de l'économie du pays.

IV. 2. LA REGIE DES POSTES

L'arrêté royal portant transformation de la Régie des Postes en entreprise autonome "La Poste" sera très prochainement approuvé par le Conseil des Ministres avant d'être publié au Moniteur.

Suite à cet arrêté, différentes compétences exercées actuellement par La Poste sont transférées à l'IBPT, ceci conformément aux articles 133 à 137 de la loi du 21 mars 1991.

IV. 2.1. L'INSTITUT BELGE DES SERVICES POSTAUX ET DES TELECOMMUNICATIONS : Compétences Postes

De sa propre initiative, à la demande du Ministre, de La Poste ou du Comité consultatif pour La Poste, l'Institut donne un avis motivé sur toutes questions relatives aux services postaux et aux services financiers postaux.

L'Institut peut, en outre, être chargé des missions suivantes :

- réaliser des recherches et des études relatives aux services postaux et aux services financiers postaux ;
- proposer des avants-projets de lois ou des projets d'arrêtés en matière de réglementation des services postaux et des services financiers postaux.

L'Institut est également chargé de proposer au Ministre les conditions et la procédure d'agrément des équipements divers destinés à l'accomplissement pour compte et sous le contrôle de La Poste des missions spécifiques qui lui sont confiées. L'Institut accorde l'agrément de ces équipements.

Enfin, l'Institut donne un avis motivé au Ministre concernant les propositions de La Poste relatives aux numéros postaux, aux boîtes aux lettres et aux envois recommandés.

IV. 2.2. LA POSTE

Les principaux éléments du contrat de gestion conclu entre le gouvernement et la Régie des Postes sont les suivants :

A. Les tâches de service public de La Poste

Les tâches de service public confiées exclusivement à La Poste concernent : pour la Poste aux lettres, l'acheminement des correspondances couvertes par le monopole postal, la prise en charge de certaines obligations liées à ces correspondances (nombre de boîtes pour le dépôt des correspondances, organisation des levées et distributions, etc.), la distribution des imprimés électoraux, le régime de franchise de port, la distribution le samedi de certaines correspondances. Pour la Poste financière, ces tâches exclusives de service public concernent l'émission et

le paiement de mandats poste, le paiement à domicile des pensions de vieillesse et de survie, le paiement de jetons de présence lors des élections.

En vertu d'un accord-cadre conclu avec les éditeurs de journaux, La Poste assurera également, à tarif réduit et dans certaines conditions, la distribution des quotidiens, périodiques et publications des ASBL. Les modalités de cet accord sont précisées plus loin.

B. Tarification des prestations de service public

L'établissement des tarifs postaux est conditionné par la catégorie de l'envoi, son poids, son format, le montant du titre financier, la rapidité d'exécution, etc., ainsi que par des éléments complémentaires liés à la conjoncture économique.

Toutefois en ce qui concerne les services postaux de base (lettres et imprimés normalisés), les tarifs en service intérieur ne pourront être supérieurs à la moyenne des tarifs pratiqués par les services postaux des pays de l'Espace Economique Européen.

Le contrat de gestion prévoit que La Poste est tenue d'assurer la distribution des imprimés électoraux à un tarif réduit à 50% des tarifs de base et est tenue de distribuer les correspondances en franchise de port.

C. Relations avec les usagers

La Poste garantit un certain nombre de principes généraux concernant notamment l'égalité des usagers, la confidentialité et la continuité du service.

Pour ce qui est de la distribution, La Poste s'engage à distribuer un maximum des envois réputés "urgents" au cours du premier jour ouvrable qui suit la dernière levée utile de la boîte postale. Cette levée est fixée à 17 heures pour la boîte aux lettres du bureau de poste distributeur, à 19 heures pour le bureau principal et à 20 heures pour le centre régional de tri.

Les boîtes aux lettres indiqueront l'heure limite de la dernière levée et l'adresse de la boîte aux lettres la plus proche où un dépôt plus tardif est possible.

A la fin du contrat de gestion, La Poste garantit une distribution à 80 % le lendemain du jour de la remise de l'envoi (J + 1) et à 95 % à J + 2.

La Poste organisera un contrôle interne de qualité fiable dont les résultats seront publiés à l'issue de chaque exercice. Elle associera les associations de consommateurs à cette procédure.

La Poste veillera à l'amélioration de la qualité du service en assouplissant les plages d'ouverture des guichets soit le matin soit le soir et en organisant la gestion des files d'attente dans les salles publiques.

L'amélioration de l'accueil à la clientèle et l'accueil commercial feront l'objet d'un effort de formation du personnel de La Poste.

Dans l'année qui suit l'approbation du contrat de gestion, un avenant à ce contrat sera rédigé qui établira les objectifs chiffrés à propos de l'amélioration du service que La Poste s'engage à respecter.

La Poste mettra à la disposition des usagers toutes les informations utiles sur les prestations offertes : en particulier les conditions générales de vente ou de fourniture des produits et services, leur mode d'accès et les tarifs.

D. Plan d'entreprise

La Poste établira chaque année un plan d'entreprise comprenant l'inventaire des objectifs à réaliser dans les délais impartis, la stratégie à appliquer pour atteindre ces objectifs et le plan financier lié à la réalisation de ces objectifs.

E. Subventions octroyées par l'Etat

Pour la Poste aux lettres, il est convenu que pour la période couverte par le présent contrat, la rémunération annuelle est fixée à 4,8 milliards, indexée dans la mesure où le budget de l'Etat le permet. Cette rémunération couvre non seulement les prestations ressortissant de par leur nature aux tâches de service public, mais également celles qui, comme par exemple, les abonnements journaux et périodiques, deviennent des tâches de service public par le seul fait que l'Etat en décide la tarification réduite.

Pour la Poste financière, il est convenu que la rémunération annuelle des missions de service public est fixée à 10 milliards, majorée d'une rémunération des apports supplémentaires éventuels en fonds de tiers. Les modalités d'exécution de cette disposition font l'objet d'une convention entre La Poste et le Ministère des Finances.

F. Cession à La Poste de biens immeubles

L'Etat cède à La Poste les biens immeubles qui sont affectés à l'exploitation des services de la Poste aux lettres et des services financiers postaux et qui sont nécessaires au maintien des missions de service public.

G. L'accord Poste/éditeurs de journaux

Les négociations entre La Poste, les représentants des éditeurs de journaux et le Cabinet des Communications à propos de l'organisation de la distribution des journaux, ont abouti à un accord-cadre entre La Poste, les éditeurs et l'Etat. Les axes principaux de cet accord sont les suivants :

- du lundi au vendredi, dans les zones agglomérées, La Poste assure la distribution des journaux à raison de 80 % pour 7.30h. et 99 % pour 8 h.;
- du lundi au vendredi, dans les autres localités, La Poste assure la distribution des journaux à raison de 40 % d'abonnés pour 7.30h.;
- le samedi, dans toutes les zones, la distribution des journaux a lieu avant 10 h.;
- dans les agglomérations d'Anvers et de Bruxelles, l'association des éditeurs assure la distribution des quotidiens;
- l'augmentation annuelle cumulative des tarifs des journaux sera de 13 % au 1er octobre 1992 et de 10 % hors inflation au 1er octobre de chacune des années de 1993 à 1995.
- l'IBPT procèdera à une évaluation des services assurés par La Poste et les éditeurs de journaux. Au cas où La Poste ne respecte pas ses engagements, l'augmentation des tarifs des journaux de l'année d'exploitation suivante, sera limitée à l'inflation. Au cas où les éditeurs ne respectent pas leurs obligations, une partie de la ristourne tarifaire n'est pas accordée.

H. Conclusion

Cette transformation donne à La Poste l'autonomie nécessaire qui lui permettra de consolider sa position sur le marché en étant particulièrement attentif à la qualité du service rendu à la clientèle.

I. INLEIDING

In het beleid van het departement van Verkeer en Infrastructuur wordt de aandacht vooral toegespitst op de verbetering van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid en op het mobiliteitsvraagstuk in het algemeen en meer in het bijzonder op de rol die de spoorwegen kunnen spelen om de algemene mobiliteitsvoorwaarden te verbeteren.

Ter gelegenheid van de voorstelling van de begrotingen van vorige begrotingsjaren, werd de nadruk gelegd op het feit dat de mobiliteit zonder twijfel één van de meest fundamentele en tegelijk de meest complexe uitdaging is, waarmee onze landen, en inzonderheid België, worden geconfronteerd.

De noodzaak om de bevordering van de algemene mobiliteit van personen en goederen te waarborgen blijft zeker bestaan, met dien verstande dat :

- de sociale verworvenheden behouden en beklemtoond worden, met name de bevordering van de mobiliteit van personen die niet over een individueel transportmiddel beschikken (in het bijzonder jongeren en oudere mensen) en van personen die regelmatig de verplaatsing van hun woonplaats naar het werk doen ;
- de beslissingen worden genomen op basis van economische motieven ; deze beslissingen dienen ook de concurrentiepositie van onze bedrijven te verbeteren, gezien onder meer het in werking treden van de Europese eenheidsmarkt ;
- een zo leefbaar mogelijk vervoerssysteem wordt nagestreefd; dit veronderstelt een beter respect voor de ecologische voorschriften en het nemen van beslissingen die een meer harmonieuze integratie van het verkeer in de natuurlijke en menselijke omgeving toelaten ;
- de uitdrukkelijke wil bestaat om de onveiligheid van het verkeer te verminderen.

I.1. HET DEPARTEMENT

I.1.1. DE REGLEMENTAIRE MAATREGELEN

In het kader van de hervorming van de overheidsadministratie na de uitvoering van de regionalisering werden bij koninklijk besluit van 27 juni 1990 tot oprichting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur de nationaal gebleven diensten van de voormalige Ministeries van Verkeerswezen en van Openbare Werken vanaf 1 juli 1990 samengevoegd.

Deze samenvoeging werd benut om alle resterende bevoegdheden inzake verkeer en infrastructuur zodanig te integreren dat een grotere doorzichtigheid in de organisatie van de Rijksadministratie bekomen wordt.

Voor een overgangsperiode van 1 juli 1990 tot 31 december 1991 werden, bij koninklijke besluiten van 25 juli 1990 en van 29 april 1991, een aantal bewarende maatregelen getroffen waarbij de betrokken diensten afzonderlijk verder konden werken in afwachting van de uitvaardiging van de vereiste nieuwe reglementeringen.

Inmiddels werd bij koninklijk besluit van 27 mei 1991 tot inrichting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur de nieuwe structuur van het departement vastgesteld.

Bij koninklijke besluiten van 31 december 1991, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 28 januari 1992 werden wat het nieuwe departement betreft onder meer :

- de personeelsformatie vastgesteld ;
- de aanwerving en de bevordering van sommige personeelsleden geregeld ;
- de samenstelling en de werking van de Directieraad vastgelegd.

Daarenboven werden de nodige uitvoeringsmaatregelen inzake personeel getroffen en werd de aanstelling van de personeelsleden van het voormalige Ministerie van Verkeerswezen en het voormalige Ministerie van Openbare Werken bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur geregeld.

Al deze besluiten zijn in voege getreden op 1 januari 1992 zodat het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur vanaf deze datum operationeel is geworden.

Terwijl de begroting 1992 nog steeds op basis van de oude departementsstructuren was opgesteld, werd de begroting voor 1993 geheel omgewerkt aangezien ze werd opgemaakt rekening houdend met de uit de herstructurering voortvloeiende opdrachten en activiteiten, die aan de nieuwe besturen werden toevertrouwd.

De voorgestelde begroting moet dus toelaten de bevoegdheden en opdrachten van het nieuwe departement, verder uit te oefenen.

Deze kunnen als volgt worden samengevat :

- wat de verkeersreglementering betreft :
 - de veiligheid van het wegverkeer;
 - de inschrijving en goedkeuring van de voertuigen;
 - de ontwikkeling van een mobiliteitsbeleid.
- wat het vervoer te land betreft :
 - het personen- en goederenvervoer per spoor ;
 - het goederenvervoer over de weg ;
 - het personenvervoer per autocar ;
 - de reglementering van het vervoer over de binnenwateren en van de exploitatie van binnenschepen ;
 - de tussenpersonen bij het vervoer.
- wat de maritieme zaken en de scheepvaart betreft :
 - het beleid en de reglementering van de scheepvaart ;
 - de verschillende verkeersaspecten in de sector van de binnenvaart.
- wat het luchtverkeer betreft :
 - alle juridische, technische, economische en administratieve problemen die verband houden met de burgerluchtvaart.
- wat de infrastructuur betreft :
 - het beheer van de infrastructuurwerken in verband met de oprichting van het gebouw van de Raad van de E.G. ;
 - de algemene verkeersnormen en het functioneel karakter van het auto-wegennet ;
 - de erkenning van de ondernemers;

- de goedkeuring van produkten, van materialen, van bouwtechnieken, het goedkeuren van testlaboratoria, de gelijkvormigheidsattesten.
- wat het Centraal Bureau voor Benodigdheden betreft :
- de aankoop van materiaal en produkten voor de administraties, aan de beste voorwaarden.

Door zij bevoegdheden is de Minister eveneens bekwaam voor de Regie voor Maritiem Transport, voor de Dienst voor de Regeling van de Binnenvaart en voor de Regie der Gebouwen.

Gelet op het feit dat de Regie voor Maritiem Transport geen functie van openbare dienst vervult, en optreedt op een concurrentiële markt, wordt voor deze instelling naar een specifieke oplossing gestreefd.

I. 1.2. DE BEGROTING VAN HET DEPARTEMENT

De grote uitgavenposten van de begroting van het Departement van Verkeer en Infrastructuur zijn :

- de aan de Belgische Spoorwegen toegekende kredieten, zijnde een bedrag van 75.167,2 miljoen.

Die kredieten zijn bestemd voor :

- het volbrengen van de opdracht van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands vervoer van reizigers, met de treinen van de gewone dienst (12.118,2 miljoen);
- de compensatie van de nettokosten van onderhoud, beheer en exploitatie van de spoorweginfrastructuur (24.000 miljoen);
- de dekking van de door de Staat aangegane wettelijke verplichtingen met betrekking tot de interestlasten van bepaalde destijds door de N.M.B.S. aangegane leningen en tot alle lasten die voortvloeien uit het sluiten van bepaalde alternatieve financieringsverrichtingen (983,2 miljoen);
- de toekenning van een bedrag van 15.465 miljoen frank voor de financiering van spoorweginvesteringen;
- de compensatie van de lasten die voortvloeien uit de normalisering van de rekeningen in verband met de pensioenen van het personeel en van gelijkgestelde lasten, met toepassing van de E.E.G.-verordening nr. 1192/69 (22.600,8 miljoen frank).

- de aan de Regie der Gebouwen toegekende kredieten, zijnde een bedrag van 15.203, 9 miljoen.

Die kredieten zijn bestemd voor :

- de financiering van de investeringen die noodzakelijk zijn voor het voldoen van de nationale behoeften (4.093 miljoen), alsmede voor de behoeften die voortvloeien uit het onthaalbeleid van de Europese Instellingen te Brussel (800 miljoen);
 - de betaling van de huurprijzen voor de huur van gebouwen waarin de openbare Rijksdiensten (3.656,1 miljoen) en de ambtenaren van de Europese Gemeenschap, die in het Berlaymontgebouw waren gehuisvest (1.518,7 miljoen) zijn ondergebracht ;
 - het dekken van de staatsretributies voor administratieve kosten (2.581,4 miljoen) en voor onderhoudskosten (1.007,1 miljoen) van de Regie ;
 - het dekken van de lasten voor de verwerving van gebouwen door middel van huurkoop en analoge verrichtingen (1.308,6 miljoen) ;
 - de tweede tranche van de prefinanciering van een gedeelte van de renoveringswerken van het Martelaren-plein (238 miljoen).
-
- de kredieten voor de lasten van het verleden welke voortvloeien uit de bijzondere wet van 16 januari 1989 op de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten, hetzij een totaal bedrag van 2.499,6 miljoen.
 - de toegekende kredieten voor de financiering van infrastructuurwerken in verband met de oprichting van het gebouw van de Raad van de Europese Gemeenschappen - Belliard-, Schuman- en Kortenbergtunnel (1.440 miljoen).
 - de kredieten voorzien voor de tussenkomst in de interestlasten van de leningen aangegaan ter financiering van de deelname van de Staat in de herkapitalisering van de SABENA (1.347 miljoen frank).

I. 2. DE AUTONOME OVERHEIDSBEDRIJVEN

I. 2.1. DE TOEPASSING VAN DE WET VAN 21 MAART 1991

De uitvoering van de wet van 21 maart 1991 vergt een groot pakket aan uitvoeringsbesluiten. De stand terzake wat de vier overheidsbedrijven betreft is de volgende :

- Een eerste groep van uitvoeringsbesluiten noodzakelijk om de onderhandelingen over de beheerscontracten te starten werd gepubliceerd. Het betreft :
 - Het Koninklijk besluit tot uitvoering van artikel 49 maakt het mogelijk om de Paritaire Comités op te richten ;
 - De Koninklijke besluiten houdende de benoeming van de gedelegeerd bestuurder ;
 - De Koninklijke besluiten houdende de vaststelling van het aantal leden van de Raad van Bestuur en de benoeming van de voorzitter en de leden bij elk van de 4 overheidsbedrijven.
- Een tweede pakket uitvoeringsbesluiten werd eveneens gepubliceerd. Het betreft :
 - Het Koninklijk besluit tot regeling van de opdrachten van de Regeringscommissaris bij de autonome overheidsbedrijven ;
 - Het Koninklijk besluit tot vaststelling van nadere regelen met betrekking tot de opdracht, de actiemogelijkheden en het statuut van de Commissarissen bij de autonome overheidsbedrijven ;
 - De Koninklijke besluiten tot regeling van de samenstelling en de werking van de raadgevende comités. Het KB betreffende het Raadgevend Comité van de Spoorwegen is gepubliceerd. De KB's voor het Raadgevend Comité voor Postdiensten en het Raadgevend Comité voor Telecommunicatie zullen samen met het derde pakket gepubliceerd worden.
- Een derde pakket uitvoeringsbesluiten betreft het administratief en geldelijk statuut van het personeel, de personeelsformatie en het taalkader voor het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (B.I.P.T.). Het gaat hier om vijftien besluiten, die noodzakelijk zijn om personeel voor het B.I.P.T. te kunnen aanwerven en de scheiding tussen de regelgevende functie en de exploitatiefunctie in de telecomsector te kunnen doorvoeren. Deze besluiten worden thans aangepast rekening houdend met de opmerkingen van de Raad van State. De procedure wordt verder gezet om het BIPT nog in 1992 operationeel te maken. Ondertussen werd een overgangsprocedure opgestart.

Het Koninklijk besluit tot uitvoering van de artikelen 43 tot en met 46 van de wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven maakt de aanwerving van ombudsmannen mogelijk. Het werd na een tweede lezing in de Ministerraad voor dringend advies naar de Raad van State gestuurd.

I. 2.2. DE ONDERHANDELINGEN VAN DE BEHEERSCONTRACTEN

Het beheerscontract van BELGACOM werd in het Staatsblad gepubliceerd op 4 september 1992. De Ministerraad moet zeer binnenkort zijn definitief akkoord geven aan de beheerscontracten van De Post en van de NMBS. De onderhandelingen betreffende het beheerscontract van de RLW zullen weldra worden afgerond.

* * *

II. VERKEER

II. 1. BESTUUR VAN DE VERKEERSREGLEMENTERING EN VAN DE INFRASTRUCTUUR

II.1.1. ALGEMEEN BELEID

De voorgestelde begroting moet het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur toelaten zijn taken verder te vervullen, die het sedert 1 januari 1992 werden opgelegd, naar aanleiding van de herstructurering van het departement in zijn geheel.

Het betreft :

- de voorbereiding en de uitwerking van de verschillende reglementeringen betreffende de verkeersveiligheid : wegcode, rijbewijs, technische controle, goedkeuring van de voertuigen, vervoer van gevaarlijke goederen, vergunningen voor uitzonderlijk vervoer ;
- de inschrijving van de voertuigen ;
- het mobiliteitsbeleid zowel voor personen als goederen ; normen en databanken betreffende de wegen, de teletransmissie-netwerken voor gegevens over het wegverkeer en de uitvoering van werken van burgerlijke bouwkunde ten behoeve van de Europese en internationale instellingen ;
- de voortzetting van de activiteiten "kwaliteit" die vroeger werden gedaan door het ex-departement Openbare Werken en die nationaal gebleven zijn : erkenning van aannemers, technische goedkeuring en voorschriften voor de bouw (administratieve clausules, kwaliteitsprocedures, prijsindex) ;

Het grootste gedeelte van de kredieten gaat naar twee sectoren :

- deze voor de inschrijving van de voertuigen waaraan functioneel een belangrijk centrum voor informatieverwerking verbonden is, alsook de externe hulp van een privé-firma. Het departement streeft ernaar de modernisering van de Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen (DIV) af te werken ;
- deze voor de infrastructuurwerken uitgevoerd door de Staat, ingevolge een akkoord van 1975 tussen de Belgische Staat en de Europese Gemeenschappen. Deze werken bevinden zich in hun eindfase.

II.1.2. INTERNE ORGANISATIE

De verschillende taken van het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur worden door vier diensten verzekerd, aangevuld met een logistieke directie die zich bezighoudt met alle materiële en organisatorische aspecten van het bestuur.

A. Dienst Wegveiligheid

De Directie D1 is belast met het beheer en de reglementen inzake het wegverkeer (wegcode) evenals met de inspectie van de wegsignalisatie (goedkeuringsvoogdij van de aanvullende gemeentelijke reglementering).

Zij onderzoekt de maatregelen die moeten worden getroffen inzake wegveiligheid, inzonderheid de bevordering van de verkeersveiligheid op gemeentelijk vlak.

Ze neemt deel aan de veiligheidscampagnes.

De Directie D2 is verantwoordelijk voor de wetgeving en de reglementering inzake het rijbewijs en de rij scholen ; zij verzekert hun opstelling en controleert hun uitvoering. Ze controleert eveneens de examencentra, houdt het klassement bij van de vervallen verklaarde bestuurders, alsook het medisch klassement en komt tussen in de rehabilitatie in het recht tot sturen.

De Directie D3 (Uitzonderlijk vervoer) is verantwoordelijk voor het vaststellen van de vergunningen en reismogelijkheden voor het uitzonderlijk vervoer langs de weg.

B. Dienst Wegverkeer

De Directie B1 (technische directie) is belast met de technische reglementering, de goedkeuring, de technische controle en de veiligheid van de wegvoertuigen, met inbegrip van de voertuigen bestemd voor het vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) en voor het vervoer van aan bederf onderhevige voedingsmiddelen (ATP) alsmede de LPG-installaties en de tachografen ; zij voorziet eveneens in de controle van de privé-organismen voor de automobieleninspectie.

Zij bereidt eveneens de "Europese" goedkeuring en homologatie voor van de voertuigen.

De Directie B2 (Directie voor de Inschrijvingen van de Voertuigen - DIV) is bevoegd voor de inschrijving van auto's, motorrijwielen en aanhangwagens; zij houdt het repertorium van inschrijving van de voertuigen bij. Dit wordt aangepast aan de laatste technieken inzake informatica.

C. Dienst "Kwaliteit en Mobiliteit"

- a. De kwaliteitszorg omvat de erkenning der aannemers, de technische goedkeuringen en typevoorschriften, de erkenning van controle- en beproevingsinstellingen en de ontwikkeling van het technisch-administratief kader voor overheidsopdrachten in de bouwsector (administratieve bepalingen, organisatie van kwalificatieprocedure, prijsindexen). Deze kwaliteitszorg heeft betrekking op bouwwerken en bouwprodukten in de E.G.-definitie, dat wil zeggen gebouwen (nieuwbouw, renovatie, restauratie), verkeersinfrastructuur en de bouwaspecten voor werken in verband met water, energie en communicatie.
- b. De mobiliteitsaspecten omvatten enerzijds de infrastructuur-gebonden aspecten zoals het uitwerken van wegnormen, databanken en teletransmissienetwerken.

D. Infrastructuur

Deze dienst houdt zich bezig met uitvoering van infrastructuur (kunstwerken, wegen, enz...) ten behoeve van de Europese instellingen. Bovendien is deze dienst bevoegd voor het uitwerken van alle infrastructuurwerken voor rekening van de nationale staat.

Deze vier diensten (A, B, C en D) nemen deel aan de internationale betrekkingen in verband met hun bevoegdheden, voornamelijk door de tussenkomst van de volgende internationale regeringsorganismen : Benelux, E.E.G., E.C.M.T. (Europese Conferentie van Ministers voor Transport), Economische Commissie voor Europa voor de V.N.

II. 2. HET WEGVERVOER

Het vervoerbeleid inzake goederen- en personenvervoer en in het bijzonder de economische en sociale aspecten ervan bestaat erin het vrije initiatief optimaal aan te moedigen weliswaar binnen de grenzen van de eerlijke concurrentie en te waken over de kwaliteit van onze vervoerbedrijven.

Dit zijn de voornaamste voorwaarden om dit vervoer doeltreffend te maken met onder meer het oog op :

- het verzekeren en het versterken van de aanvaarding van deze vervoerwijzen als pijlers van het vervoersysteem ; dit vergt een objectieve benadering die rekening houdt met de geleverde bijdrage tot de nationale economie en de externe effecten die er het gevolg van zijn ;

- het verzekeren, zowel nu als in de toekomst van het behoud van een algemene en kwalitatieve mobiliteit, rekening houdend met het feit dat het wegvervoer een essentieel instrument van ontwikkeling is en zal blijven.

Het is overigens duidelijk dat de weg een groot deel van de te verwachten groei van het vervoer, en dit op korte en halflange termijn op zich zal moeten nemen ook al is het evident dat de spoorweg en de binnenvaart eveneens, dank zij hun intrinsieke eigenschappen, een belangrijke rol te vervullen zullen krijgen.

Een vervoerbeleid ontwerpen en ontwikkelen in een klein centraal gelegen land in Europa, impliceert niet alleen nationaal te nemen beslissingen maar ook, en dit in toenemende mate, het actief deelnemen aan de besluitvorming op internationaal niveau, inzonderheid in het perspectief van de gemeenschappelijke EEG-eenheidsmarkt.

In deze context speelt het "Benelux partnership" een fundamentele rol, zowel als de samenwerking binnen de EEG, instanties aan dewelke normalerwijze en op volkomen legitieme wijze meer en meer bevoegdheden worden toevertrouwd.

Eenzelfde gedachtengang geldt voor de medewerking van België met betrekking tot de werkzaamheden van de Europese conferentie van Ministers van Transport (CEMT).

Gelet op de politieke ontwikkelingen die zich in Oost-Europa voordoen, worden nieuwe buitenlandse contacten gelegd met het oog op het afsluiten van bilaterale en multilaterale akkoorden o.m. met de Baltische Staten, Slovenië, Kroatië. Het totstandkomen van de Europese Economische Ruimte zal eveneens aanleiding geven tot de herziening van zulke akkoorden. Nieuwe of herziene akkoorden beogen een afstemming van de erin vervatte bepalingen op de EG-reglementeringen.

II.2.1. GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

De goedkeuring van een volledig nieuwe basiswetgeving wordt tegen het begin van 1993 verwacht. De voorziene wijzigingen behelzen :

- De codificatie van de bestaande reglementeringen in één wet, één koninklijk besluit, één ministerieel besluit.
- De vereenvoudiging van de procedure ter verkrijging van de vergunningen.
- Een betere bescherming van de bona-fide vervoerders vnl. door een strengere beteugeling van concurrentievervalsende overtredingen.
- De aanpassing van de Belgische wetgeving aan de jongste EG-Verordening inzake toegang tot de markt (afschaffing van de vergunning op aanhangwagens en opleggers,

liberalisering van het internationaal vervoer binnen de EG).

- De verdere harmonisering met de Nederlandse en Luxemburgse wetgevingen.

Deze gemoderniseerde wetgeving moet zowel de vervoerders als de administratie in staat stellen beter de uitdagingen van de Europese eenheidsmarkt van 1993 te beantwoorden en dit mede dank zij de invoering van administratieve vereenvoudigingen.

Samen met de inwerkingtreding van de nieuwe vervoerwetgeving en mede dank zij de vereenvoudiging ten opzichte van de huidige procedures zal de dienstverlening ten voordele van de vervoerder in ruime mate worden verbeterd.

Dank zij een totale informatisering van de diensten belast met de afgifte van vervoervergunningen zal een quasi onmiddellijke afgifte worden gerealiseerd.

II.2.2. PERSONENVERVOER OVER DE WEG

De uitvoering van de EG-Richtlijn van 21 juni 1989 inzake de toegang tot het beroep van personenvervoer zal eerlang verwezenlijkt worden.

De toegang tot het beroep stelt de eisen waaraan een kandidaat-vervoerder moet voldoen om het beroep van beroepsvervoerder van reizigers te kunnen aanvangen. Zij steunen op drie pijlers, met name vakbekwaamheid, de financiële draagkracht en de betrouwbaarheid.

De meest fundamentele impact van deze Richtlijn situeert zich op het vlak van de betrouwbaarheid. Vergunningen kunnen voortaan worden geweigerd of ingetrokken na veroordelingen wegens ernstige of herhaalde overtredingen, die de vervoerder een onrechtmatig economisch voordeel verschaffen tegenover zijn concurrenten.

De nieuwe richtlijn EEG 684/920 van 16 maart 1992 inzake het internationaal vervoer met touringcars en met autobussen is van toepassing sedert 1 juni 1992. Hoofdgedachte bij de nieuwe regeling is de vrije dienstverlening zonder onderscheid van nationaliteit of vestiging.

Ze brengt ingrijpende wijzigingen mee op het stuk van de vrijmaking van de EG-vervoermarkt in de sector van het personenvervoer of voorziet in een meer soepele regeling wat het vergunningsstelsel betreft.

De liberalisering gaat gepaard met de invoering van nieuwe controledocumenten of de aanpassing van bestaande.

In overleg met de Gewestelijke Executieven wordt gewerkt aan volgende reglementswijzigingen inzake het taxi-vervoer :

- een ontwerp-koninklijk besluit m.b.t. de invoering van de toegang tot het beroep ;
- een ontwerp-koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 maart 1975 betreffende de vergunningen en de bewijzen voor taxidiensten (invoering van de 375 dagen-regel ter beteugeling van het zwartwerk) ;
- een ontwerp-koninklijk besluit m.b.t. de rusttijden van de taxichauffeurs ;
- een ontwerp-koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 maart 1975, betreffende de diensten voor het verhuren van auto's met chauffeur (beoogt meer bepaald een betere definitie van deze diensten en het invoeren van een rittenblad);
- een ontwerp-koninklijk besluit tot wijziging van het politiereglement op de taxi's om het in overeenstemming te brengen met de bovengenoemde reglementswijzigingen.

II.2.3. CONTROLE

Door het geleidelijk wegvallen van de kwantitatieve beperkingen in het personen- en goederenvervoer over de weg, en dit zowel op nationaal als internationaal vlak, mag worden verwacht dat het aanbod op de vervoermarkt in de eerstvolgende jaren nog groter zal worden en tot een heviger misschien te hevige, concurrentie tussen de vervoerders zal leiden.

Het gevaar is dan ook reëel dat een aanzienlijk deel van de nationale of buitenlandse vervoerders, via oneerlijke praktijken zal trachten een deel van de markt te behouden of te veroveren. Speciale aandacht zal dan ook moeten gaan naar het beteugelen van de overtredingen die de vervoerder een economisch voordeel verschaffen tegenover zijn bona fide collega.

Ook op het EG vlak werd ingezien dat de liberalisatie op het gebied van de vergunningen gepaard moet gaan met een versterking van de kwalitatieve eisen die aan de vervoerders moeten worden gesteld. De richtlijnen van 21 juni 1989 inzake de toegang tot het beroep hebben aldus o.m. meer inhoud gegeven aan het begrip betrouwbaarheid door de mogelijkheid in te voeren van het weigeren of intrekken van de vervoersvergunningen wanneer de vervoerder werd veroordeeld wegens zware of herhaaldelijke overtredingen.

Daarbij moet worden herinnerd aan de verplichting opgelegd door richtlijn 88/599/EEG van 23 november 1988 waarbij inzake rij- en rusttijden minsten 1 pct van het totale aantal

dagprestaties moet worden gecontroleerd waarvan minimaal 25 pct. in de ondernemingen.

Voor België betekent zulks dat ongeveer 90.000 tachograafschijven per jaar in de ondernemingen moeten worden gecontroleerd, op voorwaarde dan nog dat de overige 75 pct. of 270.000 schijven, op de weg worden nagekeken.

In toenemende mate blijkt dat Rijkswacht en Politie nauwelijks de hun toegewezen taken van toezicht op het verkeer in het algemeen aankunnen. Het is daarom aangewezen dat het toezicht op de specifieke sector van het personen- en goederenvervoer over de weg aan een meer gespecialiseerd korps moet worden overgelaten.

Bijzondere aandacht verdient daarbij de controle op het wegvervoer van gevaarlijke goederen overeenkomstig het ADR-akkoord. Zonder twijfel gaat het hier om een zeer ingewikkelde materie die tot de uitsluitende bevoegdheid van het Ministerie van verkeer en Infrastructuur behoort.

Het huidige personeelsbestand van de Directie Controle is volstrekt ontoereikend om op doeltreffende wijze het hoofd te bieden aan alle bovengenoemde taken.

II.2.4. DE TUSSENPERSONEN IN HET GOEDERENVERVOER

Ingevolge de wet van 26 juni 1967 werden twee activiteiten van tussenpersonen gereglementeerd, met name deze van vervoercommissiër en van vervoermakelaar. Voor 1993 schatten wij dat er 1880 vergunningen van commissiër en 85 van makelaar voor de binnenvaart zullen zijn. Aangezien de jaarlijkse bijdrage 3000 F per vergunning bedraagt, werd geraamd dat voor 1993 dit een bedrag van 5.505.000 F zou vertegenwoordigen, met inbegrip van de bedragen tot het beloop van 500 F die bij iedere wijziging van de elementen van de vergunning worden gevraagd.

De Dienst Tussenpersonen in het goederenvervoer is belast met de opvolging van bestaande dossiers en met het onderzoek van nieuwe dossiers en twijfelgevallen.

Alle dossiers die met nieuwe aanvragen en betwistingen te maken hebben, worden overeenkomstig de reglementering, respectievelijk aan de betrokken afdeling van het bestendig Bureau of aan het Raadgevend Comité voor advies voorgelegd, alvorens door de afgevaardigde van de Minister in het eerste geval en door de Minister zelf in het tweede geval de uiteindelijke beslissing wordt getroffen.

In zover in 1992 een koninklijk besluit houdende invoering van de vergunning van scheepsagent werd getroffen, zal de afgifte van een derde reeks van vergunningen voor tussenpersonen, voor

1993 een regularisering van ongeveer 200 firma's in de betrokken sector meebrengen.

Bovendien moet er in 1993 werk worden gemaakt van de aanvraag van de Confederatie der Expéditeurs van België in verband met de invoering van de vergunning van commissionair-expéditeur, en dit overeenkomstig de bepalingen van artikel 1 van de wet van 26 juni 1967. Deze dienst spreekt de hoop uit dat de voorbereidende besprekingen met de beroepsorganisaties een vaste vorm zullen aannemen.

Tevens, sedert dit jaar, is deze sector met een Instituut (de B.I.T.O.) bedacht; het zal bovendien mogelijk zijn de lacune in verband met de toegang tot het beroep op te vullen zoals dat voor de sector van het wegvervoer reeds is gebeurd.

Vanuit economisch standpunt dient te worden opgemerkt dat :

- de vervoerscommissionairs zich bezighouden met ongeveer 80% van het nationaal en internationaal vervoer in ons land, en dit voor alle vervoerswijzen samen. Zij doen inderdaad een beroep op alle vervoerswijzen (lucht, land en zee) en zijn meestal in de buurt van luchthavens, havens, wegencentra en grenzen ondergebracht. Deze sector is een van de noodzakelijke schakels voor onze economie, zowel wat de uitvoer als de invoer betreft. Met de openstelling van de grenzen in 1993 wordt algemeen verwacht dat er voor deze sector een grote toekomst is weggelegd, aangezien hij kan stoelen op een ervaring over de grenzen heen. Tegen 1993 is deze evolutie terug te vinden in de nieuwe vergunningsaanvragen, waarvan een groot deel vanuit andere EG-landen zal komen, omdat zij België als een draaischijf beschouwen.

Voor 1990 bedroeg het omzetcijfer van de sector ongeveer 191 miljard F. Ongeveer 18.000 personen waren in deze sector tewerkgesteld ;

- de vervoersmakelaars minder talrijk zijn, aangezien zij uitsluitend in de sector van de binnenvaart optreden. Zij nemen 98% van het vervoer richting Frankrijk, 90% richting Nederland en 70% richting Duitsland voor hun rekening.

Door de openstelling van de markt met de vroegere Oostbloklanden zal deze sector ten gevolge van de verbinding Rijn-Main-Donau nog een stevige aangroei kennen.

Het dient gezegd dat het merendeel van de makelaars eveneens commissionair zijn. Hierdoor wordt de weerslag van deze twee sectoren op de organisatie van de vervoersactiviteiten nog versterkt ;

- voor de scheepsagenten de invoering van de vergunning zeer belangrijk is, aangezien deze sector

meespeelt in het geheel van het binnen- en buitenvaren van schepen in de Belgische havens. Voor de haven van Antwerpen vertegenwoordigt hun activiteit 4,5 miljard F. Het is evenwel moeilijk om de tewerkstellingsgraad te berekenen, aangezien de meesten tevens vervoercommissienair zijn ;

- voor de commissienair-expediteurs de sector nog niet gereguleerd is. Hoe dan ook, deze activiteit wordt thans door de commissienairs uitgeoefend.

In de loop van 1993 komt het erop aan :

- net zoals in 1992 de controle over de gereguleerde sectoren te intensifiëren. Tot nog toe verkeerde deze controle nog in een beginstadium door gebrek aan middelen. Vooral de beroepsorganisaties vragen om deze controle ;
- werk te maken van de organisatie van de toegang tot het beroep, één van de belangrijkste taken van het Belgisch Instituut der Transportorganisatoren ;
- de invoering van de vergunning van scheepsagenten te verwezenlijken ;
- samen met de beroepsorganisaties door te gaan met de voorbereiding van het ontwerp van koninklijk besluit houdende invoering van de vergunning van commissienair-expediteur zoals wettelijk voorzien.

II.3. HET VERVOER PER SPOOR

Op verscheidene gebieden zorgt het spoorwegvervoer voor een doeltreffende, ja zelfs een beslissende bijdrage. In hoofdzaak gaat het om de verdediging en de bevordering van de sociale en economische aspecten die voortvloeien uit de kwaliteit van de "massavervoerder", van het spoorwegsysteem en van de consolidering van de externe voordelen die het spoor biedt qua ruimtelijke ordening, energieverbruik, luchtvervuiling, geluidshinder of nog qua veiligheid

Overigens vormt het spoor een essentieel onderdeel van het Belgische vervoersysteem, waardoor het centraal staat bij alle noodzakelijke acties die worden gevoerd ter verbetering van de coördinatie en van de intermodale complementariteit van zowel het personen- als het goederenvervoer.

in uitvoering van de wet van 21 maart 1991 werd tussen de Staat en de NMBS een beheerscontract onderhandeld. Dit contract zal in werking treden in oktober 1992 en loopt af op 31 december 1996.

Dit contract is volledig in harmonie met de door de Regering nagestreefde algemene beleidsdoelstellingen alsmede met het fundamenteel principe van de gezondmaking van de Rijksfinanciën.

De hoofdpunten van het contract zijn de volgende :

II.3.1. DE BUDGETTAIRE EN FINANCIËLE ASPECTEN

Vanuit louter budgettair standpunt krijgt de NMBS een jaarlijks bedrag van 36.118,2 miljoen toegezegd om de haar bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst te volbrengen, te weten : het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst en het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur. Het gaat hier om hetzelfde bedrag als in 1992. Dit bedrag wordt opgesplitst naar rato van één derde voor de eerste opdracht en twee derden voor de tweede opdracht, wat met de eisen van de huidige toestand overeenstemt.

Wat de investeringen betreft, wordt een geïndexeerd jaarlijks bedrag van 15 miljard (in vaste waarde van 1992) van 1993 tot 1996 gewaarborgd. Een dergelijk bedrag ligt 50% hoger dan wat de NMBS sedert acht jaar van de Staat heeft ontvangen.

De financiële verplichtingen zijn overigens wettelijk bekrachtigd.

Aangezien het gaat over het geheel van deze financiële tegemoetkomingen, is in het contract een uitdrukkelijke waarborgclausule vervat die bepaalt dat de Staat tot de vervaldatum van het contract (31 december 1996) deze tegemoetkomingen nooit in vraag kan stellen. Tevens wordt in de tekst duidelijk bepaald dat het indexeringsmechanisme vervat in de wet van 21 maart 1991, zal worden hersteld zodra de toestand van de Rijksfinanciën het mogelijk maakt.

Bovenop deze waarborgen, die reeds als zeer stevig kunnen beschouwd worden, omvat het contract belangrijke clausules die leiden en zullen leiden tot een verbetering van de toestand van de NMBS :

- Van 1993 tot het verstrijken van het beheerscontract geniet de NMBS een van een ander autonoom bedrijf afkomstige bijkomende bijdrage, waarvan het peil zich in de buurt van 3 miljard voor de betrokken periode situeert.

Zij wordt toegevoegd aan de compensatie met betrekking tot de opdracht van openbare dienst inzake het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de

gewone dienst, wat een waarborg voor het behoud van de kwaliteit van dit vervoer inhoudt.

- De vrijheid van de NMBS betreffende het gebruik en de vervreemding van spoorweggoederen werd bevestigd. De meest dynamische valorisatie van deze goederen is een doelstelling die moet worden verwezenlijkt via de versterking van een interne dienst bij de NMBS. Deze valorisatie zal een gunstige invloed hebben op de resultatenrekening van het Bedrijf en op de globale financiële toestand.
- Vanaf 1993, tot een jaarlijks bedrag van maximaal 2 miljard, heeft de NMBS de vrijheid van handelen gekregen om op investeringskredieten uitgaven te verrekenen, die thans door de exploitatierekening worden gedragen, maar die zonder enige twijfel onder het begrip investeringen vallen.
- Een clause van het contract bepaalt dat, in de mate dat een deel van de investeringskredieten in de loop van een boekjaar niet volledig opgebruikt zou zijn, dit overblijvend deel in een binnen de NMBS opgericht speciaal investeringsfonds zou worden gestort. Het gaat hier om een nieuwe waarborg voor het bedrijf en voor de goede verwezenlijking van het tienjarig plan.
- Er zijn tevens mechanismen ingebouwd opdat de Staat aan de financiële herstructurering van de maatschappij (overeenkomstig de richtlijn EEG 440/91) zou kunnen deelnemen.

Het beheerscontract houdt heel specifiek rekening met de moeilijke structurele toestand van de NMBS.

In het kader van het ondernemingsplan dat dient te worden opgesteld, wordt de NMBS opgedragen de nodige maatregelen te treffen om haar structureel deficit terug te schroeven.

Ten slotte dient er nog te worden vermeld dat wegens de verwezenlijking van niet-recurrente verrichtingen (boekhoudkundige verrichtingen, alternatieve financieringsverrichtingen, vastgoedverrichtingen) de resultatenrekening van de NMBS tijdens de hele periode erop zal vooruitgaan.

II.3.2. PENSIOENSTELSEL

De in het contract vervatte bepaling betreffende het pensioenstelsel van de spoorwegarbeiders en van hun gerechtigden verwijst naar de wettelijke en reglementaire voorschriften ter zake.

II.3.3. DEFINITIE VAN DE OPENBARE DIENST MET BETREKKING TOT HET BINNENLANDS VERVOER VAN REIZIGERS MET TREINEN VAN DE GEWONE DIENST

De in het contract vervatte principes willen terzelfdertijd een kwalitatief goede dienstverlening waarborgen, die in overeenstemming is met de behoeften van de reizigers, en de NMBS voldoende speelruimte geven om een nieuw vervoerplan te ontplooiën en om geleidelijk de toestanden te verbeteren die een voor de hand liggende aanpassing aan het huidige aanbod vereisen.

Dit is zowat de draagwijdte van de ruimere autonomie van de NMBS voor de exploitatie van het net buiten de werkdagen.

In zijn geheel genomen stemt de minimaal door de maatschappij gewaarborgde openbare dienst overeen met meer dan 80% van de huidige prestaties op werkdagen en met 70% op andere dagen. In dit kader hebben bepaalde drempels betrekking op bijzondere prestaties.

In het kader van de interstedelijke verbindingen gaat het om 16 interstedelijke treinverbindingen per dag en per rijrichting op alle werkdagen, en om 12 interstedelijke treinverbindingen per dag en per rijrichting op de andere dagen.

De NMBS waarborgt eveneens de dagelijkse minimumproduktie van 70.000 trein-km voor interstedelijke verbindingen op werkdagen en 55.000 trein-km op de andere dagen.

Bovendien waarborgt de NMBS de dagelijkse minimumproduktie van :

- 60.000 trein-km voor de lokale verbindingen of de aanvullende treinen bij de interstedelijke verbindingen op werkdagen en 30.000 trein-km op de andere dagen ;
- 20.000 trein-km voor piekuur- of versterkingsbedieningen op werkdagen.

Iedere werkdag waarborgt ze een minimumbediening van stations en stopplaatsen met "lokaal" statuut met vier treinen in iedere richting.

De drempel bij een geringe gebruiksfrequentie, die in 1984 werd bepaald bij het invoeren van het IC/IR-plan voor de stations en de stopplaatsen met lokaal statuut (200 reizigers per werkdag of andere dag) en die de NMBS de verplichting oplegde ze te bedienen, wordt verlaagd tot gemiddeld 150 opgestapte reizigers op werkdagen en gemiddeld 75 opgestapte reizigers op andere dagen. De eventuele afschaffing van stopplaatsen kan slechts geleidelijk worden doorgevoerd, en dit op grond van een financiële en sociale balans die alle parameters welke de besluitvorming kunnen beïnvloeden,

integreert. De eventuele afschaffing van twee opeenvolgende stopplaatsen moet aan de Staat worden voorgelegd.

Alle clausules die op de definitie van de openbare dienst betrekking hebben, streven naar een behoud van deze dienstverlening op een hoog peil en zorgen ervoor dat de veranderingen, waarvan sommige noodzakelijk blijken te zijn, slechts zeer geleidelijk worden doorgevoerd.

Het contract bevestigt overigens het behoud van alle vervoer tegen verminderde prijs of kosteloos vervoer dat heden door de Staat wordt opgelegd.

II.3.4. TARIFERING

In het kader van de geest van de wet van 21 maart 1991 werd op het gebied van de tarifiering aan de NMBS de grootst mogelijke autonomie toegekend. Deze autonomie is noodzakelijk opdat de maatschappij een zo dynamisch mogelijk tariefbeleid zou kunnen voeren en het best aan de behoeften en vereisten van de klanten zou kunnen voldoen.

De tekst omvat evenwel een bepaling die van jaar tot jaar de evolutie van de basistarieven (biljet, treinkaart en schooltreinkaart) beperkt tot maximaal de evolutie van de nominale koopkracht.

II.3.5. ASPECTEN MET BETREKKING TOT DE KWALITEIT VAN DE DIENSTVERLENING EN MET BETREKKING TOT DE VEILIGHEID - GEDRAGSREGELS TEN OVERSTAAN VAN DE GEBRUIKERS

Het beheerscontract heeft het uitvoerig over de aspecten met betrekking tot deze begrippen.

De aandacht moet vooral gevestigd worden op volgende bepalingen :

- tegen de vervaldag van dit beheerscontract stelt de NMBS zich tot doel 95% van de reizigerstreinen te laten rijden met maximum 5 minuten vertraging ;
- Bij elk voorval of elke storing die aanleiding kunnen geven tot een vertraging van meer dan 10 minuten, zal de NMBS een proces op gang brengen om de reizigers in de treinen en in de stations te informeren ;
- de NMBS heeft strikte verbintenissen aangegaan in verband met de verbetering van het reizigerscomfort en van de voor het publiek bestemde voorzieningen in de stations alsmede van hun algemene omkadering ;
- de NMBS moet de veiligheidsvoorschriften strikt naleven. Dit zal worden verwezenlijkt door een geleidelijke veralgemening van de zogenaamde techniek "transmissie - baken - locomotief" en door de modernisering van het seininrichtingssysteem ;

- tenslotte zal de NMBS in de loop van 1993 een gebruikershandvest opstellen dat op waarderingselementen van het Raadgevend Comité van de gebruikers en van de dienst ombudsman zal gebaseerd zijn.

II.3.6. SPOORWEGINVESTERINGEN

Bovendien wordt de uitvoering van het tienjarig plan van de spoorweginvesteringen 1991-2000 voortgezet.

II. 4. HET VERVOER OVER DE BINNENWATEREN EN HET ZEEVERVOER

II. 4.1. HET VERVOER OVER DE BINNENWATEREN

A. Globale strategie

Het goederenvervoer over de binnenwateren moet worden bevorderd. Iedereen is het erover eens dat het hier gaat om een weinig verontreinigende vervoerwijze, die nauwelijks energie verbruikt, milieuvriendelijk en volkomen verenigbaar is met de "just in time" - techniek bij de bevoorrading van de ondernemingen. Deze vervoerwijze is tevens erg concurrerend op het gebied van de vervoersprijzen, wanneer er in ton-kilometer wordt gerekend.

Bovendien bestaan er grote capaciteitsreserves bij de aanwending van de infrastructuur. Er bestaat ook geen verzadiging bij de rotatie van de vloot noch binnen de grenzen, noch op internationaal vlak. Tenslotte gaat het om een erg veilige vervoerswijze.

Kortom, de binnenvaart biedt heel wat voordelen voor de economie van ons land, dat het geluk heeft over een uitgestrekt net en over reeds goed uitgeruste waterwegen te beschikken.

Het komt er dus op neer de troeven van deze vervoerswijze uit te spelen in het kader van een gezonde intermodale concurrentie, waarbij de initiatieven die tot een groter dynamisme leiden, moeten worden aangemoedigd opdat dit soort vervoer een hoge vlucht zou kennen.

In het kader van haar bevoegdheid zal de regering zich erop toeleggen om deze vervoerswijze soepeler werkingsstructuren te verschaffen opdat zij enerzijds voordeel zou halen uit haar natuurlijke troeven en anderzijds zich in de eenheidsmarkt van 1993 zou kunnen integreren.

Wegens het uitgesproken internationaal karakter van het vervoer over de waterweg, kan deze taak enkel maar tot een goed einde gebracht worden door samen te werken met de naburige landen in het kader van de internationale intergouvernementale organisatie, waarbij in de eerste plaats aan de Europese Gemeenschap wordt gedacht.

B. Concrete acties

Verscheidene acties worden nu reeds overwogen. Als belangrijkste acties kunnen in economisch vlak op korte termijn de volgende acties worden geciteerd :

- versoepeling van de organieke werkingsregels en van het beurtrolstelsel voor het sluiten van bevrachtingscontracten ;
- de fundamentele herziening van de vrachtprijzen die in 1953 voor de droge ladingen werden vastgelegd en die niet meer beantwoorden aan de evolutie die zich voordoet in het profiel van de infrastructuur en in de wijze van voortstuwing ;
- de uitwerking van regels voor de toegang tot het beroep van vervoerder over de binnenwateren opdat het beroep beter zou kunnen worden verdedigd ;
- meer begrip voor de bezorgdheid van de verladers, die eigenlijk de klanten van de binnenvaart zijn;
- een groter doorzichtigheid voor de bevrachtingen met bestemming Nederland.
- het aanvatten van onderhandelingen met sommige Oostbloklanden om tot bilaterale akkoorden te komen teneinde deze niet-gecontroleerde concurrentie te beperken ;
- een beter coördinatie van de initiatieven ten gunste van de binnenwateren en een dynamischer werking van het ITB

II. 4.2. HET ZEEVERVOER

A. De Belgische koopvaardij

De scheepvaart is een economische sector die opereert in een bijzonder internationale concurrentiële omgeving. De reders moeten concurreren met allerlei zgn. goedkope vlaggen met een kostprijsverschil dat zich verhoudt van 1 tot 3. De meeste Europese landen hebben gemeend zich tegen deze situatie te moeten wapenen door het instellen van een tweede vlagregister waarin hun schepen kunnen worden geëxploiteerd tegen vergelijkbare omstandigheden. De Europese commissie zelf werkt momenteel rond voorstellen tot het opzetten van een Europese vlag die de concurrentie met de goedkope vlag-landen zou aankunnen. Al deze initiatieven hebben als gemeenschappelijk punt dat de fiscale en sociale lasten voor de reders sterk worden verminderd. In deze context kon België niet afzijdig blijven : een Belgisch vlagregister werd opgericht en de

Belgische koopvaardijvloot werd in de mogelijkheid gesteld om onder Luxemburgse vlag te varen.

Als tegenprestatie voor deze structurele kostprijsvermindering voorziet het protocol koopvaardij, dat werd afgesloten met de reders en de vakbonden, in het behoud en de vrijwaring van een minimale werkgelegenheid in de sector.

Met de inwerkingtreding van de nieuwe wettelijke bepalingen en de uitvlagging naar Luxemburg bereikt men de definitieve verwezenlijking van het koopvaardijplan.

a. De nieuwe registratiewetgeving

De wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen laat toe om Belgische schepen in rompbevrachting onder Luxemburgse vlag te brengen. Een akkoord dat werd afgesloten tussen de Staat, de reders en de vakbonden maakt het mogelijk de Belgische zeelieden onder Luxemburgse vlag te brengen.

Het probleem van de koopvaardij is ook een probleem van tewerkstelling aangezien deze rechtstreeks beïnvloed wordt door de concurrentiepositie van onze reders.

Ofwel neemt men maatregelen om de tewerkstelling van onze zeelieden te vrijwaren, ofwel doet men niets en worden de reders als het ware naar de goedkope vlaggen gedreven. Dit leidt tot de volledige werkloosheid van de zeelieden en dus tot een onmiddellijke budgettaire last van ± 3000 miljoen F (werkloosheid, verlies fiscale inkomsten en sociale bijdragen, sociale uitgaven blijven ten laste).

Reeds op 8 augustus 1987 had de Regering beslist een tijdelijk koopvaardijplan ten uitvoer te leggen, in afwachting van een definitieve structurele oplossing.

Dit plan bevatte een sociale- en fiscale bijdragevermindering voor schepen varende onder Belgische vlag, alsmede een interesterschikking van de scheepskredieten toegekend via het fonds voor scheepskredieten en van de door de Staat gewaarborgde kredieten.

Om op een definitieve wijze aan de concurrentiële situatie te verhelpen werd beslist de reders de toelating te verstrekken hun schepen onder Luxemburgse vlag te brengen, met behoud van het uitstaand scheepskrediet, mits deze schepen bemand blijven met Belgische zeelui tegen eenzelfde netto loon als hetgeen ze verwerven op schepen onder Belgische vlag.

De Luxemburgse wetgeving voorziet dat buitenlanders tewerkgesteld op schepen onder Luxemburgse vlag in Luxemburg geen belasting dienen te betalen. Het dubbel belastingsverdrag tussen Luxemburg en België leidt er dan toe dat Belgische zeelieden varende aan boord van schepen onder Luxemburgse vlag

noch in Luxemburg, noch in België belasting dienen te betalen. Aldus wordt de loonlast voor de exploitatie van deze schepen drastisch verminderd.

Op het vlak van sociale zekerheid werden de nodige maatregelen genomen opdat de sociale zekerheid in België kon blijven tegen een kostprijs voor de reders die niet hoger is dan de Luxemburgse.

De Luxemburgse vlag, zoals omschreven in de wet, is een bijzonder goed gestructureerde en voor de zeeman zeer veilige vlag. Aan deze oplossing werd voor de reders de verplichting verbonden om over een periode van 3 jaar de tewerkstelling te verhogen met 250 mensen. Indien deze doelstelling niet wordt bereikt heeft de Minister van Verkeerswezen de mogelijkheid de toelating tot varen onder Luxemburgse vlag in te trekken en kan het uitstaand scheepskrediet worden opgeëist.

In tegenstelling tot andere landen, waar men bij de uitvlagging alleen nog een schip met vreemde bemanning, onder een nationale kapitein behoudt, werd voor een oplossing gekozen waarbij een meer structurele band met België wordt behouden. De Belgische schepen die uitvlaggen naar Luxemburg, zullen alleszins in België geregistreerd worden. Daarenboven zullen zij moeten worden bemand met zeelui ingeschreven in de Belgische pool der zeelieden.

Een bijkomend argument voor deze oplossing was de ervaring voor onze havenloodsen. Het Vlaams Gewest heeft ongeveer 400 loodsen in dienst die onontbeerlijk zijn voor het functioneren van onze havens. Welnu, een loods heeft gemiddeld 6 a 7 jaren gevaren alvorens hij loods wordt. Zonder de mogelijkheid voor onze afgestudeerden van de Zeevaartschool om de nodige ervaring op te doen aan boord van onze schepen, is de noodzakelijke vorming en opleiding van loodsen onmogelijk.

De voorgestelde oplossing vereiste op zich geen wetgevend initiatief. De Minister van Verkeerswezen kan aan de reders de toelating geven hun schepen voor een bepaalde termijn onder dubbele registratie te laten varen. Aangezien het echter de bedoeling was te komen tot een structurele oplossing van de koopvaardijproblematiek werd bij wet een Belgisch vlagregister ingesteld. De wet op het vlagregister voorziet in de mogelijkheid een schip te verhuren volgens een zgn "bare-boat charter" of m.a.w. de verhuur van het "naakte casco", voor een bepaalde periode of een bepaalde opdracht. Tijdens deze "bare-boat charter" mag het schip onder een dubbele vlag, of m.a.w. een tweede registratie varen.

Het is deze techniek die het voeren van de Luxemburgse vlag mogelijk maakt op voorwaarde dat aan de gestelde voorwaarden werd voldaan, m.n. aanwenden van een Belgische bemanning met behoud van hun netto loon. Aldus gaat het wezenlijk om Belgische schepen die de Luxemburgse vlag mogen voeren (met Belgische bemanning) en dus onder toepassing van de Luxemburgse wetgeving komen.

b. Europees beleid

Op Europees vlak werd een akkoord bereikt over de overdracht van schepen tussen nationale registers binnen de Gemeenschap. De verordening van 613/91 van 4 maart 1991 trad vanaf 1 januari 1992 in werking en is gegrond op het beginsel van wederzijdse erkenning van de door de lidstaten gegeven interpretaties van de technische voorschriften in een aantal internationale verdragen.

Tevens is een wederzijdse erkenning van de door de Lidstaten afgegeven conformiteitscertificaten voorzien. Deze maatregel zal tijd en kosten besparen door een vermindering van de formaliteiten bij de overdracht van een schip.

B. Zeescheepvaart

Bij de wet van 11 april 1989 houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart werden volgende verdragen op Belgisch vlak van toepassing gemaakt :

- het verdrag betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake het vervoer over zee van nucleaire stoffen, opgemaakt te Brussel op 17 december 1971;
- het Protocol bij het Internationaal Verdrag van 1969 op de burgerlijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, opgemaakt te Londen op 19 november 1976;
- het verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976;
- het verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun reisgoed, opgemaakt te Athene op 13 december 1974 en zijn Protocol, opgemaakt te Londen op 19 november 1976.

Deze verdragen werden in ons intern recht opgenomen en terzelfdertijd werden de nodig geachte uitvoeringsmaatregelen in de wetgeving ingelast. Door de goedkeuring van deze verdragen werd een onbetwistbare achterstand ingelopen met betrekking tot de ratificatie van verdragen afgesloten tussen 1971 en 1976.

De nieuwe wet herschrijft de bepalingen van de Zeewet inzake de persoonlijke en de burgerlijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar en stelt dat de beperking van die

aansprakelijkheid geschiedt overeenkomstig de voormelde verdragen.

Ook de aansprakelijkheidsbeperking in de binnenvaart werd vervangen.

De wet voert eveneens een regeling in voor de wrakkenopruiming. Deze regeling moet de overheid toelaten te verplichting tot wrakkenopruiming en de kosten daarvan ten laste te leggen van de aansprakelijke persoon. Dit moet leiden tot een snelle procedure van opruiming en tot het drukken van de budgettaire voorzieningen van de overheden die de territoriale zee, de scheepvaartwegen en de havens beheren.

II. 5. LUCHTVERVOER

II. 5.1. HET BESTUUR DER LUCHTVAART

Het beleid voor het hele gamma van luchtvaartactiviteiten steunt op vier grote pijlers.

Een eerste pijler is de liberalisatie van het luchtvervoer. Door deze actie worden zoveel mogelijk nieuwe mogelijkheden geopend om de luchtvaartmaatschappijen alle kansen te gunnen in de ontplooiing van hun activiteiten en terzelfdertijd om de gebruikers maximaal van deze mededinging te laten genieten.

Een tweede steunpunt is de harmonisatie van de onontbeerlijke reglementeringen, zodat gelijke kansen ontstaan in het uitbouwen van een gezonde mededinging onder luchtvervoerders.

Een derde pijler is verdere uitbouw van veiligheid en beveiliging, die een absoluut tegengewicht moet blijven binnen een markteconomie met vrije markttoegang, vrije capaciteit en vrije prijsvorming.

Een vierde en laatste hoeksteen wordt gevormd door de verkeersleefbaarheid. Deze omvat zowel het milieu, met zijn aspecten van lawaaihinderreductie, de grondwaterbeheersing, de vermindering van de emissies die de luchtkwaliteit kunnen schaden, als de strijd tegen de verkeerscongestie ten bate van de rentabiliteit van de luchtvervoerders en ter bevordering van de stiptheid van de vluchten.

Samengevat kan gesteld worden dat duidelijk en bewust een richting wordt ingeslagen die het luchtvervoer van morgen economisch gezonder, sociaal meer verantwoord, veiliger, milieuvriendelijker en vlotter moet kunnen doen verlopen.

De kredieten, bestemd voor het Bestuur der Luchtvaart dienen om :

- de personeels- en werkingskosten te dekken (216,2 Mio ordonnanceringskredieten, 4,5 M vastleggingskredieten);
- de internationale verbintenissen na te komen (26,0 Mio ordonnanceringskredieten);
- In het kader van het wetenschappelijk onderzoek, de subsidiëring van het "von Karman Institute for Fluid Dynamics" te verzekeren, alsmede het onderhoud en het instandhouden van de gebouwen die eigendom zijn van de Staat (84,0 M ordonnanceringskredieten, 4,4 M vastleggingskredieten).

II. 5.2. DE REGIE DER LUCHTWEGEN

De Regie der Luchtwegen (RLW) is een organisme van openbaar nut dat onder de toepassing van de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven valt.

Tijdens de onderhandeling van het beheerscontract is het accent in het bijzonder gelegd op de volgende punten :

- de termijnen voor de verwezenlijking van de uitbreidingswerken aan de luchtzijde van de luchthaven Brussel-Nationaal;
- het zoeken naar oplossingen voor de problemen aangaande de geluidshinder door middel van infrastructuurwerken (bijv. een anti-geluidsmuur of schermgebouwen), door grondprocedures (testen van reaktoren in een geschikte plaats) of door vluchtprocedures;
- het moderniseren en integreren van de systemen voor de luchtverkeersleiding met het oog op een daadwerkelijke deelname aan de strijd tegen de verzadiging van het Europese luchtruim;
- de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers;
- de concurrentiepositie van de luchthaven Brussel Nationaal tegenover zijn naaste bureu.

II. 5.3. SABENA

Met het oog op de mogelijkheid tot verdere uitbouw in een ruimer samenwerkingsverband met een buitenlandse industriële partner, Air France, werd een grondige herstructurering van SABENA uitgewerkt.

De herstructurering gaat gepaard met een herkapitalisering van SABENA.

De deelname van de Belgische Staat aan de herkapitalisering bedraagt in totaal 19 miljard frank.

Hiervan wordt 1,5 miljard frank gefinancierd door een recyclage van FIV-middelen.

De overige 17,5 miljard frank worden gefinancierd via leningen die aangegaan worden door de financieringsmaatschappij BELFIN en waarvan de financiële weerslag gedragen wordt door de begroting van het departement van Verkeer en Infrastructuur.

De eerste vervaldagen van de leningen (1.245 miljoen frank) werden ten laste van de begroting 1992 gelegd.

Daartoe is een bedrag van 1.347 miljoen frank voorzien in 1993.

* * *

III. INFRASTRUCTUUR

III.1. CENTRAAL BUREAU VOOR BENODIGDHEDEN

Het C.B.B. heeft als opdracht over te gaan tot de aankoop en de kwaliteitscontrole van de benodigdheden die noodzakelijk zijn ten behoeve van de openbare diensten.

De kern van deze opdracht kan als volgt afgelijnd worden :

- gunstige prijzen bekomen door een intense concurrentie en het groot volume van de aankopen ;
- de benodigdheden laten leveren in de kortst mogelijke termijn ;
- een reële dienstverlening na verkoop verzekeren ;
- zijn activiteit ontwikkelen in een geest van goede publieke relaties.

Het is dus noodzakelijk dat het C.B.B. in de beste omstandigheden kan functioneren, teneinde zijn service op een zodanige wijze aan te scherpen dat, dank zij een globalisering en een goed doordachte standaardisering van de publieke aankopen, een betere kwaliteit aan een interessantere prijs, vlugger kan worden bekomen.

Om dit te bereiken zal het C.B.B. moeten beschikken over een modern en operationeel informaticasysteem, zowel om de verwerking van de bestellingen van de klanten te versnellen, als met het oog op een vluggere levering van de goederen ; bovendien zal het leveringsvermogen moeten verhoogd worden.

Maatregelen zijn ter studie met het oog op een verkorting van de termijn binnen dewelke de leveranciers moeten betaald worden en op een vermindering van de door de Staat te betalen verwijlrenten. Het doel is, enerzijds, de recuperatie-facturen van de door het C.B.B. voorgeschieden bedragen vlugger te kunnen weergeven terwijl er een beter toezicht gegeven wordt op de inning en betaling ervan, anderzijds het systeem veralgemenen, voor zover het mogelijk is, waarbij de bestellende dienst de leveranciers rechtstreeks betaalt, en het C.B.B. nog enkel tussen komt bij het nazien van de facturen.

III.2. FINANCIËLE BIJDRAGEN

Afkomstig van het Ministerie van Openbare Werken, die de overblijvende bevoegdheden had overgenomen van het Ministerie van Wederopbouw, maken de Financiële Bijdragen thans deel uit van de Algemene Diensten - Dienst Financiën.

De dienst Financiële Bijdragen behandelt de materies die betrekking hebben op :

- de tegemoetkoming van de Staat onder de vorm van schadevergoedingen en herstelkredieten (beperkte rentevoet-waARBorg) in het herstel van de schade door natuurrampen veroorzaakt aan private goederen van openbare en privé-personen, en aan het openbaar domein van sommige publiekrechtelijke rechtspersonen die beperkt zijn opgesomd (wet van 12 juli 1976) ;
- de tegemoetkoming van de Staat in de vergoeding van de schade veroorzaakt door de oorlogen 1914-18 en 1940-45 (wetten van 23 oktober 1918, 6 september 1921 en 6 juli 1948) ;
- de tegemoetkoming van de Staat in de schade veroorzaakt aan particuliere goederen, in verband met de overgang van Congo naar de onafhankelijkheid (wet van 14 april 1965).

De schadeloosstellingen, gestort voor aan particuliere goederen veroorzaakte schade, met uitzonderingen van dewelke veroorzaakt werd door de oorlog 1914-18, worden ten laste genomen en vereffend door de Nationale Rampenfonds, een dienst met afzonderlijk beheer van het Ministerie van Financiën; zij omvatten de tegemoetkomingen van de Staat, alsmede de kosten die gepaard gaan met de procedures (provinciale overheden - commissies - expertises - beroep - informatieverwerking, enz...).

De schadevergoedingen, gestort voor de oorlogsschade veroorzaakte 1914-18, alsmede voor veroorzaakte schade aan openbare goederen, worden ten laste genomen door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

De behandeling van de schadedossiers in verband met natuurrampen vormt het hoofdbestanddeel van de activiteiten van de dienst Financiële Bijdragen. Alleen al voor de stormen van januari tot maart 1990 werden 14.397 dossiers met betrekking tot particuliere goederen ingediend; als gevolg van de vernietigingsbesluiten van de Raad van State van 10 januari 1992 was het noodzakelijk alle schadevergoedingsprocedures opnieuw te starten; de meeste ervan zullen afgehandeld zijn in 1993 en 1994, waarbij de betalingsorders over de volgende drie jaren zullen worden gespreid; de noodzaak tot een voorafgaande herinvestering wordt steeds nauwkeuriger gecontroleerd om te vermijden dat de bij de wet beoogde doeleinden zouden worden omzeild.

Het opmaken van de dossiers, de administratieve, juridische en technische behandeling ervan en de beslissing in eerste aanleg behoren tot de bevoegdheid van de provinciale gouvernementen. De dienst Financiële Bijdragen controleert de gegrondheid van de beslissingen en gaat evenwel in beroep bij de Hoven van beroep. De dienst Financiële Bijdragen vergewist zich nadien

van de werkelijke uitvoering van de herinvestering, eventueel volgens bijzondere modaliteiten en beveelt de betaling overeenkomstig de burgerlijke wetten (erfopvolging, enz...).

Wat de goederen van het openbaar domein betreft, staat de dienst Financiële Bijdragen als enige in voor de afhandeling van de volledige procedure onder het jurisdictioneel toezicht van de Raad van State; voor de stormen van 1990 werden 226 dossiers ingediend. Er worden enkel vergoedingen toegekend voor schadegevallen van meer dan 500.000 F (vrijstelling); de maximale vergoeding bedraagt 25 miljoen per schadegeval.

Thans worden kontakten gelegd met het Ministerie van Binnenlandse Zaken teneinde de procedure ter vereenvoudigen die nu nog de tussenkomst vereist van drie nationale departementen en van de provinciegouverneurs.

III.3. REGIE DER GEBOUWEN

III. 3.1. De oorspronkelijke opdracht van de Regie der Gebouwen bestaat in hoofdzaak uit de huisvesting van de Staatsdiensten en werd de jongste jaren gevoelig uitgebreid.

In totaal staat de Regie der Gebouwen in voor het beheer van ongeveer 7,5 miljoen m² vloeroppervlakte. De vloeroppervlakte is verminderd ingevolge de regionalisering en de communautarisering van een aantal Rijksdiensten en van de daaruit voortvloeiende overdracht van de gebouwen. Op dit ogenblik is de procedure tot overdracht van een aantal gebouwen nog steeds aan de gang, zodat het gebouwenbestand van de Regie der Gebouwen nog verder zal verminderen, gevolg van de uitvoering van de bijzondere wet van 8 augustus 1988.

III. 3.2. De programmawetten van 22.12.1989 en 20.07.1990 hebben binnen de Regie der Gebouwen zeer belangrijke structurele veranderingen teweeggebracht.

Op 3 juli 1991 werd bij de wetgevende Kamers een wetsontwerp ingeleid dat ertoe strekt in de wet van 1 april 1971 de juridische basis op te nemen die de Regie der Gebouwen zal toelaten op te treden voor rekening van een publiekrechtelijke instelling, indien die erom verzoekt.

De tussenkomsten van de Regie voor dergelijke instellingen zullen gebeuren bij middel van overeenkomsten, waarin de financiële voorwaarden en de modaliteiten van de tussenkomst zullen worden vastgelegd. Over een dergelijke overeenkomst wordt thans onderhandeld met "De Post", die een autonoom overheidsbedrijf geworden is, ten einde de modaliteiten van de tussenkomst van de Regie der Gebouwen vast te stellen.

III. 3.3. In het raam van het beleid inzake het onthaal van de Europese instellingen is de Regie der Gebouwen eveneens

belast met de oprichting en het onderhoud van de gebouwen voor de Europese Gemeenschap.

III. 3.4. Het gevoerde beleid heeft tot doel te zorgen voor :

- een optimale en functionele ingebruikneming van de openbare gebouwen ;
- de sanering van de financiële toestand van de Regie der Gebouwen.

Daartoe werd aan de Regering een externe audit voorgesteld met als doelstelling ;

- een organisatorische doorlichting,
 - een boekhoudkundige en financiële doorlichting,
 - een fysische doorlichting met betrekking tot een optimale ingebruikneming der lokalen.
- het onderhoud van het patrimonium ;
 - een vermindering van het aantal en de oppervlakte van de gehuurde gebouwen ten gunste van gebouwen in eigendom, in overleg met de verzoekende departementen.
 - een vermindering van de kostprijs der bouw- en renoveringswerken door :
 - een meer selectieve keuze van materialen en technische uitrustingen ;
 - het vaststellen van beperkender financiële limieten in het bijzonder bij het opstellen van de projecten.

* * *

IV. TELECOMMUNICATIE EN POST

IV. 1. DE TELECOMMUNICATIE

IV. 1.1. HET BELGISCH INSTITUUT VOOR POSTDIENSTEN EN TELECOMMUNICATIE

1992 is een bijzonder belangrijk jaar geweest voor de R.T.T. Zij werd omgevormd tot een autonoom overheidsbedrijf onder de benaming "BELGACOM".

Deze omvorming leidt tot een aantal structurele wijzigingen, nl. de afscheiding van de functies van regelgeving en normering en van een aantal taken in verband met de radiowetgeving.

Deze worden ondergebracht in het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie. Het BIPT zal hoofdzakelijk volgende taken verrichten op telecommunicatievlak :

A. Normalisatie

- normen en standaarden voor eindapparatuur, gereserveerde en niet-gereserveerde diensten, ... ;
- opvolging van Europese en internationale standaarden ;
- opvolging en uitvoering van EG-richtlijnen.

B. Keuring/testen

- opstellen van regels inzake erkenning en toezicht op testlaboratoria ;
- afleveren van erkenningscertificaten van beproevingslaboratoria.

C. Type-goedkeuring

- goedkeuringsprocedures voor eindapparatuur ;
- afleveren van type-goedkeuringscertificaten ;
- afleveren van certificaten van vakbekwaamheid aan firma's die eindapparatuur aansluiten.

D. Reglementering

- advies aan de Minister i.v.m. :
- voorstellen tot wijzigingen aan de wetgeving inzake telecommunicatie ;
- aangelegenheden i.v.m. regelgeving ;
- scheiding gereserveerde/niet-gereserveerde diensten ;
- opstellen van of aanbrengen van wijzigingen aan het beheerscontract ;

- voorstellen en adviezen i.v.m. omzetting van Europese richtlijnen.

E. Het secretariaat verzekeren van het Raadgevend Comité voor Telecommunicatie.

F. Taken uitgevoerd in het kader van de radiowetgeving.

Vanaf september 1992 tot het einde van de overgangsfase, d.w.z. tot de effectieve oprichting ervan, functioneert het BIPT onder toezicht van de bevoegde Minister en dit volgens modaliteiten die aan de EG-Commissie werden voorgelegd.

IV. 1.2. HET AUTONOME OVERHEIDSBEDRIJF "BELGACOM"

De verhoudingen tussen de overheid en "BELGACOM" worden vastgelegd in het beheerscontract dat van kracht werd op 04.09.'92 met het KB van 19.08.1992 en waarvan de voornaamste elementen hieronder samengevat worden.

A. Het beheerscontract

a. De taken van openbare dienst

In het kader van de modernisering van de openbare telecommunicatie-infrastructuur heeft Belgacom een aantal verplichtingen aangegaan i.v.m. de :

- digitale toegankelijkheidsgraad van het gecommuteerd telefoonnet ;
- digitaliseringsgraad van de lokale centrales ;
- fiabiliteit van het interzonaal digitaal net ;
- digitaliseringsgraad van het interzonaal net ;
- digitalisering van het internationaal net ;
- toegankelijkheid tot de basisaansluiting I.S.D.N.

De mobilifoondienst zal in bijzondere mate verbeterd worden door de invoering van het GSM-net, dat vóór 31 december 1996 een capaciteit van 300.000 eindapparaten moet kunnen bedienen met een bedekking van 92 % van het Belgisch grondgebied.

Wat de vaste verbindingen betreft : deze zullen geleverd moeten worden conform de Europese aanbevelingen en ter beschikking gesteld worden binnen met de klant overeen te komen termijnen.

Daarenboven wordt een goed gespreide bedekking van het land met openbare telefooncellen gegarandeerd.

Voor de periode '92-'94 zal Belgacom jaarlijks 1,65 Mrd besteden als deelname in O&O verricht door bedrijven voor telecommunicatie en instellingen voor onderzoek.

b. De tarieven van de openbare dienst

Belgacom verbindt er zich toe om voor dezelfde prestaties van openbare dienst overal in België dezelfde tarieven toe te passen.

De tarieven van alle prestaties samen kunnen jaarlijks worden aangepast tot maximaal de index van de consumptieprijzen en dit volgens een korf van modelprestaties.

Daarenboven verbindt Belgacom er zich toe om een vrijetijdstarief in binnenlandse en buitenlandse dienst toe te passen voor de landen waar het nu bestaat.

Tevens verleent Belgacom in een aantal gevallen tariefvoordelen, zoals het sociaal telefoontarief, het speciale tarief voor sommige categorieën gehandicapten, het speciaal tarief voor een deel van de pers.

c. De gedragsregels t.o.v. de klanten

Binnen de 15 maanden na het van kracht worden van het beheerscontract, moet Belgacom voor elke gereserveerde dienst de algemene voorwaarden vaststellen en publiceren.

Zeer belangrijk is de aan Belgacom opgelegde daling van de wachttijden voor de aansluiting van een telefoonlijn. In 1993 moet aan 75 % (thans is dit 56 %) van de aanvragen voldaan zijn binnen de 20 werkdagen. Eind 1996 moet 90 % gerealiseerd zijn binnen de 5 werkdagen.

Ook de storingen dienen beperkt te worden, zowel wat de mogelijkheid tot het optreden ervan betreft, als de periode waarin deze dienen verholpen te worden. Eind 1996 dient 80 % gelicht te zijn vóór het einde van de werkdag volgend op de melding (nu 53 %).

Tevens worden voor de mobilofoondienst en voor de vaste verbindingen indicatoren opgesteld die moeten toelaten de evolutie van de kwaliteit te evalueren.

d. De vergoeding van Belgacom aan de overheid

De tegenprestatie voor de aan Belgacom toegekende exclusieve concessie omvat eveneens de monopolievergoeding. De te storten vergoeding wordt berekend op de opbrengsten van het geheel van de activiteiten aangeboden in exclusieve concessie.

Onafhankelijk van het resultaat van de gehanteerde formule, garandeert Belgacom de betaling van volgende bedragen :

1992: 1,56 Mrd

1993: 2,55 Mrd

1994:2,65 Mrd
1995:2,75 Mrd
1996:2,85 Mrd

Bij een wijziging van de concessie zal het vergoedingssysteem herzien worden.

e. Diverse bepalingen

Deze handelen over de verdeling van de winst, de verplichte elementen van het ondernemingsplan en de sancties bij het niet-naleven van de verplichtingen.

B. Activiteiten die niet behoren tot de openbare dienst

Wat de niet-gereserveerde diensten betreft, is Belgacom vrij te handelen zoals elk ander bedrijf op de markt. Haar activiteit in dit domein zal kaderen in een strategisch plan.

De inning van het kijk- en luistergeld wordt voortgezet. Voor de komende jaren zal hierover met de Minister van Financiën een akkoord afgesloten worden.

C. Besluit

Deze hervorming stelt de nieuwe organen van de Belgacom, nl. de Raad van Bestuur en het Directiecomité, in staat om zelfstandig een eigen commerciële koers te varen, waarbij zowel met de belangen van de gebruikers als met deze van de overheid wordt rekening gehouden. Een goed functionerend autonoom overheidsbedrijf biedt niet alleen voordelen voor de consument, maar ook voor de bedrijfswereld en voor de overheid.

IV. 2. DE REGIE DER POSTERIJEN

Het KB houdende de omvorming van de Regie der Posterijen in het autonoom bedrijf "De Post" zal zeer binnenkort door de Ministerraad goedgekeurd worden voor de verschijning in het Staatsblad.

Als gevolg van dit KB worden diverse bevoegdheden die De Post momenteel uitoefent aan het BIPT overgedragen ingevolge de artikelen 133 tot 137 van de wet van 21 maart 1991.

IV. 2.1. HET BELGISCH INSTITUUT VOOR DE POSTDIENSTEN EN DE TELECOMMUNICATIE : de bevoegdheden betreffende de post

Het Instituut kan een gemotiveerd advies geven betreffende diverse vragen met betrekking tot de postdiensten en de financiële postdiensten en dit zowel op eigen initiatief, op vraag van de bevoegde Minister, van De Post als van het Raadgevend Comité voor de Postdiensten.

Daarenboven kan het BIPT met volgende taken belast worden :

- onderzoek en studies betreffende de postdiensten of de financiële postdiensten ;
- het voordragen van voorontwerpen van wetten of van ontwerp-besluiten betreffende de postdiensten en de financiële postdiensten.

Op voorstel van het Instituut bepaalt de bevoegde Minister de voorwaarden en de goedkeuringsprocedure voor diverse uitrustingen die bestemd zijn om, voor rekening en onder controle van De Post, specifieke opdrachten, die haar toevertrouwd worden, te vervullen. De goedkeuring van deze uitrustingen wordt door het Instituut verleend.

Het Instituut geeft eveneens een gemotiveerd advies aan de Minister inzake de voorstellen van De Post met betrekking tot de postnummers, de brievenbussen en de aangetekende zendingen.

IV. 2.2. DE POST

De voornaamste elementen uit het beheerscontract zijn de volgende :

A. De opdrachten van openbare dienst van De Post

De opdrachten van openbare dienst die uitsluitend aan De Post worden toevertrouwd betreffen : voor de Brievenpost, het bestellen van de zendingen die onder het postmonopolie vallen, het nakomen van bepaalde verplichtingen die verbonden zijn aan deze zendingen (aantal brievenbussen voor deponeren der zendingen, organisatie van het lichten en uitreiken, enz.), het uitreiken van verkiezingsdrukwerken, het regime van portvrijdom, het uitreiken van bepaalde zendingen op zaterdagen. Voor de financiële post omvatten deze uitsluitend aan De Post toevertrouwde opdrachten van openbare dienst, de uitgifte en de betaling van postwissels, de aan-huis-betaling van de ouderdoms- en overlevingspensioenen, de uitbetaling der presentiegelden ter gelegenheid van verkiezingen.

Krachtens een kaderakkoord, gesloten met de dagbladuitgevers, zal De Post eveneens, aan verminderd tarief en onder bepaalde voorwaarden, de uitreiking verzekeren van de kranten, de tijdschriften en de

publicaties van de VZW's. De modaliteiten van dit akkoord worden verder uiteengezet.

B. Tarifiering van de opdrachten van openbare dienst

Het opstellen van de tarieven varieert met de categorie van de zending, het formaat, het bedrag van de financiële titel, de gevraagde snelheid van uitvoering, enz., evenals met bijkomende elementen, gebonden aan de evolutie van de kosten.

Nochtans mogen voor de basispostdiensten (genormaliseerde brieven en drukwerken) de tarieven in binnenlandse dienst niet hoger liggen dan het gemiddelde van de tarieven die worden toegepast door de postdiensten van de Europese Economische Ruimte.

Het beheerscontract voorziet dat De Post ertoe gebonden is de uitreiking te verzekeren van de verkiezingsdrukwerken aan een tarief dat overeenstemt met 50 % van basistarieven, en dat zij ertoe gehouden is de briefwisseling met portvrijdom uit te reiken.

C. Relaties tot de gebruikers

De Post garandeert een aantal algemene regels, in het bijzonder de gelijke behandeling van de gebruikers, het vertrouwelijk karakter en de continuïteit van de dienst.

Voor wat de uitreiking betreft, verbindt De Post er zich toe een maximaal aantal als "dringend" beschouwde zendingen uit te reiken in de loop van de eerste werkdag volgend op die van de laatste nuttige buslichting. Voor de brievenbus van het uitreikingskantoor is deze lichting bepaald op 17 uur, voor het hoofdkantoor op 19 uur en voor gewestelijke sorteercentra op 20 uur.

De brievenbussen zullen het uur van de laatste lichting aangeven evenals het adres van de dichtstbijzijnde brievenbus waar een latere afgifte mogelijk is.

Bij het verstrijken van het beheerscontract garandeert De Post het uitreiken tot 80 % op de dag na het afgeven van de zending (D + 1) en tot 95 % op D + 2.

De Post organiseert een betrouwbare kwaliteitscontrole waarvan de resultaten gepubliceerd worden op het einde van elk dienstjaar. Zij zal de verbruikersorganisaties bij deze procedure betrekken.

De Post zal waken over de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening door het versoepelen van de openingsuren der loketten hetzij 's morgens, hetzij 's avonds en door

het beperken van de wachttijden in de lokalen die toegankelijk zijn voor het publiek.

De verbetering van het onthaal van de klanten en een commerciële aanpak zal nagestreefd worden door een inspanning op het vlak van de opleiding van het personeel van De Post.

In het jaar volgend op de goedkeuring van het beheerscontract, zal een aanhangsel aan dat contract worden opgesteld dat de becijferde doelstellingen bepaalt betreffende de verbetering van de dienstverlening waartoe De Post zich verbindt.

De Post zal alle nuttige inlichtingen ter beschikking van de verbruikers stellen inzake de aangeboden diensten : in het bijzonder de algemene verkoops- of leveringsvoorwaarden van de produkten en diensten, de wijze waarop zij toegankelijk zijn en de tarieven.

D. Het ondernemingsplan

De Post zal elk jaar een ondernemingsplan opstellen dat de inventaris bevat van de objectieven die moeten gerealiseerd worden binnen de gestelde termijnen, de strategie die moet aangewend worden om deze doelstellingen te bereiken en het financiële plan ter ondersteuning ervan.

E. Door de Staat toegekende toelagen

Voor de Brievenpost wordt overeengekomen dat voor de periode waarvoor dit contract geldt de jaarlijkse vergoeding wordt vastgelegd op 4,8 miljard, geïndexeerd in de mate waarin de begroting van de Staat het toelaat. Deze vergoeding dekt niet alleen de prestaties die door hun aard onder de opdrachten van openbare dienst vallen, maar eveneens deze die, zoals bijvoorbeeld de abonnementen op dagbladen en tijdschriften, opdrachten van openbare diensten worden door het feit alleen dat de Staat er de verminderde tarieven van beslist.

Voor de Financiële Post wordt overeengekomen dat de jaarlijkse vergoeding voor de opdrachten van openbare dienst wordt vastgesteld op 10 miljard, vermeerderd met een vergoeding voor de gebeurlijke bijkomende inbreng van fondsen van derden. De uitvoeringsmodaliteiten van deze bepaling maken het voorwerp uit van een conventie tussen De Post en het Ministerie van Financiën.

F. Afstand aan De Post van onroerende goederen

De Staat doet afstand aan De Post van de onroerende goederen die aangewend worden voor de uitvoering van de diensten van de Brievenpost en van de financiële

postdiensten die nodig zijn voor het behoud van de opdrachten van openbare dienst.

G. Akkoord tussen De Post en de dagbladuitgevers

De onderhandelingen tussen De Post, de vertegenwoordigers van de dagbladuitgevers en het kabinet van Verkeerswezen, betreffende de toekomstige organisatie van de krantenbedeling, hebben geleid tot een kaderakkoord tussen De Post, de uitgevers en de Staat. De hoofdlijnen van dat akkoord zijn de volgende :

- van maandag tot vrijdag, in de verstedelijkte gebieden, verzekert De Post de krantenuitreiking tot 80 % voor 7u30 en tot 99 % voor 8 u ;
- van maandag tot vrijdag, in de andere gebieden, verzekert De Post tegelijk de krantenbedeling ten belope van 40 % van de abonnees voor 7u30 ;
- op zaterdag, in alle gebieden, geschiedt de krantenbedeling voor 10 u ;
- in de stadsagglomeraties Antwerpen en Brussel, verzekert de uitgeversvereniging de uitreiking van de tijdschriften ;
- de jaarlijkse cumulatieve tariefsverhoging voor de kranten zal 13 % bedragen op 1 oktober 1992 en 10 % benevens inflatie op 1 oktober van elk jaar van 1993 tot 1995 ;
- het BIPT zal overgaan tot een evaluatie van de door De Post en de dagbladuitgevers verzekerde diensten. Ingeval De Post zijn verbintenissen niet nakomt, wordt de tariefsverhoging voor de kranten, voor het volgend exploitatiejaar, beperkt tot de inflatie. Ingeval de uitgevers hun verplichtingen niet naleven, wordt een gedeelte van het tariefrestorno niet toegekend.

H. Besluit

Deze hervorming geeft aan De Post de nodige autonomie, wat haar moet toelaten haar positie op de markt te consolideren, waarbij vooral aandacht besteed wordt aan de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten.
