

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 januari 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van een onderzoek door
het Rekenhof naar de opvolging van
de beheerscontracten door de NMBS,
Infrabel, NMBS Holding en de Staat**

(ingediend door de heren Guido De Padt,
Ludo Van Campenhout en Herman De Croo)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

30 janvier 2008

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à charger la Cour des comptes
d'enquêter sur le suivi
des contrats de gestion par la SNCB,
Infrabel, la SNCB Holding et l'État**

(déposée par MM. Guido De Padt,
Ludo Van Campenhout et Herman De Croo)

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	
<i>CD&V–N–VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>	
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>	
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>	
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>	
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>	<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>	<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>	<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De juridische herstructurering van de NMBS die noodzakelijk werd door de Europese richtlijnen heeft geleid tot de oprichting sinds 1 januari 2005 van drie onderscheiden naamloze vennootschappen van publiek recht: de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS.

Deze hervorming, die even fundamenteel als noodzakelijk was om de Belgische spoorwegsector opnieuw dynamisch te maken en om deze sector in staat te stellen de concurrentie aan te gaan in optimale omstandigheden, ging gepaard met een geheel aan nieuwe contractuele bepalingen die de Staat binden aan de nieuwe entiteiten.

De Staat heeft deze gelegenheid tevens te baat genomen om in deze bepalingen specifieke verplichtingen en doelstellingen op te nemen die resoluut op de toekomst gericht zijn en die de spoorwegsector in staat moeten stellen om een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren.

Als uitgangspunt bij de voorbereiding en uitwerking van de drie beheerscontracten werden volgende algemene doelstellingen vooropgesteld.

Hun eerste gezamenlijke basisopdracht bestaat erin het vervoer via het spoor te bevorderen op een dergelijke wijze dat de evolutie van het treinverkeer merkbaar hoger is dan de evolutie van alle andere vervoerswijzen samen.

De doelstelling van de regering wordt in de inleiding benadrukt: het aantal binnenlandse reizigers met 25 procent doen toenemen in de periode 2000-2006 en streven naar 25 procent in de periode 2006-2012. De gesloten akkoorden hebben bijgevolg betrekking op de lange termijn. Dit is overigens een absolute voorwaarde om de doeltreffendheid te waarborgen in de spoorwegsector.

Hun tweede gezamenlijke basisopdracht houdt in dat ernaar wordt gestreefd een optimale kwaliteitsdienst te garanderen om volledig te voldoen aan de behoeften op het vlak van vervoer en tegemoet te komen aan de terechtte verwachtingen van de klanten.

Ten derde heeft elk van de vennootschappen de verplichting het systeem na te leven dat werd aangenomen door de Europese Unie en dat een billijke en niet-discriminerende toegang oplegt tot de infrastructuur, evenals een gelijke behandeling van alle operatoren.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La restructuration juridique de la SNCB imposée par les directives européennes a donné lieu à la création, depuis le 1^{er} janvier 2005, de trois sociétés anonymes de droit public distinctes: la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB.

Cette réforme, qui était aussi fondamentale que nécessaire pour redynamiser le secteur des chemins de fer belges et pour lui permettre de faire face à la concurrence dans des conditions optimales, a été assortie d'un ensemble de nouvelles dispositions contractuelles qui lient l'État aux nouvelles entités.

L'État a par ailleurs profité de cette occasion pour inscrire, dans ces dispositions, des engagements et des objectifs spécifiques résolument orientés vers l'avenir et censés permettre au secteur ferroviaire de mener une politique de mobilité durable.

La philosophie qui a présidé à la préparation et à l'élaboration des trois contrats de gestion s'articule autour des trois objectifs généraux suivants.

Leur première mission commune de base consiste à promouvoir le transport ferroviaire de telle sorte que le trafic ferroviaire connaisse une évolution nettement supérieure à celle de tous les autres moyens de transport réunis.

L'objectif du gouvernement est souligné dans l'introduction: augmenter le nombre de voyageurs en service intérieur de 25% sur la période 2000-2006 et tendre vers une augmentation de 25% sur la période 2006-2012. Les accords conclus portent donc sur le long terme, ce qui est d'ailleurs une condition absolue pour garantir l'efficacité du secteur ferroviaire.

Leur deuxième mission commune de base est de garantir au mieux de leurs possibilités un service de qualité optimale répondant entièrement aux besoins en matière de transport, ainsi qu'aux attentes légitimes des clients.

Troisièmement, chacune des sociétés visées a l'obligation de se conformer au système adopté par l'Union européenne, qui impose un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, ainsi qu'un traitement égal de tous les opérateurs.

Tenslotte dienen alle maatregelen genomen te worden om de stabilisering van de globale schuld van de drie maatschappijen te bereiken op het niveau van een maand te bepalen in 2008, rekening houdend met de financiële vergoedingen die de Staat stort als bijdrage aan het terdege uitvoeren van de taken van openbare dienst.

Voor elk van de drie entiteiten werden ook specifieke doelstellingen vooropgesteld. Opvallend en belangrijk hierbij is dat de kwaliteit van de dienstverlening en de verbetering ervan specifieke bepalingen omvatten die naargelang hun aard in de beheerscontracten van de drie maatschappijen werden opgenomen, en dus niet enkel in het contract staan met de NMBS die het vaakst in dagelijks contact komt met de klanten.

De bepalingen op het vlak van de dienstverlening omvatten de verbetering van de infrastructuur voor het reizigersonthaal, de verwezenlijking van voldoende parkings en fietsaccommodaties, de verbetering van de informatie aan de klanten die een beroep doen op de meest moderne communicatiemiddelen, meer in het bijzonder door het verhogen van de gsm-dekking over gans het net, de naleving van de regelmaat en de betrouwbaarheid van het treinverkeer, waarbij expliciet en in sommige ongunstige omstandigheden in compensatieformules voor vertragingen wordt voorzien, de voortzetting van het beleid om het comfort van het materieel te verbeteren, het opzetten van initiatieven voor personen met verminderde mobiliteit, de verdere invoering van het kwaliteitssysteem via betrouwbare indicatoren en het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie naar het invoeren van «*light trains*».

Deze algemene en specifieke doelstellingen werden overgenomen in drie beheerscontracten voor een periode die loopt van 1 januari 2005 tot 31 december 2007, in toepassing van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Concreet preciseren deze beheerscontracten de regels en voorwaarden volgens dewelke de NMBS, Infrabel en NMBS Holding de hun bij de wet van 21 maart 1991 toevertrouwde opdrachten van openbare dienst uitvoeren. Daarnaast bepalen ze de bedragen van de door de Staat verleende financiële bijdragen en compensaties voor de uitvoering van de taken van openbare dienst.

Nu de looptijd van de drie beheerscontracten verstreken is dringt zich een grondige en objectieve evaluatie op: in welke mate hebben de drie entiteiten hun doelstellingen gerealiseerd, in het bijzonder wat betreft de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger?

Enfin, toutes les mesures doivent être prises pour atteindre la stabilisation de la dette globale des trois sociétés au niveau d'un mois à déterminer de 2008, en tenant compte des compensations financières versées par l'État pour contribuer à la bonne exécution des missions de service public.

Des objectifs spécifiques ont également été fixés pour chacune des trois entités. Il est à la fois surprenant et important de relever à cet égard que des dispositions spécifiques relatives à la qualité et à l'amélioration du service figurent dans les contrats de gestion des trois sociétés – et donc pas uniquement dans le contrat conclu avec la SNCB qui est, parmi ces sociétés, celle qui est le plus souvent au contact quotidien du client.

Les dispositions en matière de service ont trait à l'amélioration des infrastructures destinées à l'accueil des voyageurs, à la création d'un nombre suffisant de parkings et d'infrastructures spécifiques pour les vélos, à l'amélioration de l'information des clients qui ont recours aux moyens de communication les plus modernes – en particulier le renforcement de la couverture gsm sur tout le réseau –, au respect de la régularité et de la fiabilité du trafic ferroviaire – des formules de compensation étant expressément prévues, dans certaines circonstances défavorables, en cas de retard –, à la poursuite de la politique visant à améliorer le confort du matériel, au développement d'initiatives au profit des personnes à mobilité réduite, à la poursuite du déploiement du système de qualité à l'aide d'indicateurs fiables et à la réalisation d'une étude de faisabilité concernant l'instauration de «*light trains*».

Ces objectifs généraux et spécifiques figurent dans trois contrats de gestion qui couvrent une période allant du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2007, en application de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Concrètement, ces contrats de gestion précisent les règles et conditions selon lesquelles la SNCB, Infrabel et la SNCB-Holding remplissent les missions de service public dont elles ont été investies par la loi du 21 mars 1991. Ils fixent, en outre, les montants des contributions et des compensations financières accordées par l'État pour l'exécution des missions de service public.

La durée des trois contrats de gestion venant à expiration, il s'impose de procéder à une évaluation approfondie et objective: dans quelle mesure les trois entités ont-elles atteint leurs objectifs, en particulier en ce qui concerne la qualité du service offert au voyageur?

De complexiteit van de regels en bepalingen in de beheerscontracten maken het voor de Kamer van volksvertegenwoordigers echter niet gemakkelijk om hun controle opdracht naar behoren te vervullen. Bovendien worden we ook geconfronteerd met vaak tegenstrijdige cijfers naargelang die van de NMBS zelf of van een extern orgaan afkomstig zijn.

In het bijzonder de stelselmatige achteruitgang van de stiptheid van de reizigerstreinen tussen 2005 en 2007 doen de vraag rijzen of de NMBS groep de naleving van de regelmaat en de betrouwbaarheid van het treinverkeer verder kan realiseren.

Wij zijn van mening dat het Rekenhof als extern deskundige en wettelijk gemachtigde instelling het best geplaatst is om de opvolging van de beheerscontracten te onderzoeken.

Ook in het verleden heeft het Rekenhof zich immers al gebogen over de besteding van de middelen door de NMBS. In mei 2001 presenteerde het Rekenhof haar onderzoek over «De goede besteding van rijksmiddelen door de NMBS» ter uitvoering van de resolutie van 11 mei 2000 betreffende de NMBS van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Volgend citaat uit dit onderzoek maakt duidelijk dat het nog niets aan relevantie heeft ingeboet: «Het beheerscontract is een essentieel instrument: het moest een tegengewicht vormen voor de autonomie die aan het overheidsbedrijf werd toegekend. De kwaliteit en de relevantie van de erin vastgestelde verplichtingen, de controlemiddelen die ter beschikking van de Staat staan, het gebruik dat effectief van die controlemiddelen werd gemaakt en de informatiebronnen die desbetreffend beschikbaar zijn, zijn even zoveel waardevolle indicatoren om na te gaan of de Staat voldoende vaste greep op de opdrachten van openbare dienst heeft behouden, en zulks ondanks de autonomie die aan de onderneming werd toegekend.».

Guido DE PADT (Open Vld)
Ludo VAN CAMPENHOUT (Open Vld)
Herman DE CROO (Open Vld)

La Chambre des représentants éprouve toutefois des difficultés à accomplir sa mission de contrôle comme il se doit en raison de la complexité des règles et dispositions figurant dans les contrats de gestion. Par ailleurs, les chiffres sont souvent contradictoires selon qu'ils émanent de la SNCB elle-même ou d'un organe externe.

La dégradation systématique de la ponctualité des trains de voyageurs entre 2005 et 2007, en particulier, suscite des questions quant à la faculté du groupe SNCB à continuer à respecter son engagement de régularité et de fiabilité de la circulation des trains.

Nous estimons que la Cour des comptes, en tant qu'expert externe et en tant qu'organisme habilité par la loi, est la mieux placée pour assurer le suivi des contrats de gestion.

Par le passé déjà, la Cour des comptes s'est penchée sur l'affectation par la SNCB des moyens mis à sa disposition. En mai 2001, la Cour a présenté son étude «Le bon emploi des deniers publics par la SNCB», un audit effectué en exécution de la résolution relative à la SNCB, adoptée par la Chambre des représentants le 11 mai 2000.

La citation suivante tirée de l'étude montre clairement que celle-ci n'a rien perdu de sa pertinence: «Le contrat de gestion [...] constitue un instrument essentiel, qui contrebalance l'autonomie accordée à l'entreprise publique. La qualité et la pertinence des obligations qui y sont prévues, les moyens de contrôle ouverts à l'État, l'utilisation qui a été effectivement faite de ces moyens de contrôle, ainsi que les sources d'information disponibles à cet égard constituent autant d'indicateurs précieux pour mesurer si l'État a gardé une maîtrise suffisante sur les missions de service public, en dépit de l'autonomie accordée à l'entreprise.».

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

rekening houdend met:

A. het verstrijken van de looptijd van de beheerscontracten tussen NMBS, Infrabel, NMBS Holding en de Staat op 31 december 2007;

B. de algemene en specifieke verplichtingen en doelstellingen die werden opgenomen in deze beheerscontracten om de spoorwegsector in staat te stellen een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren, in het bijzonder wat betreft de bepalingen op het vlak van de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten en de verbetering ervan;

C. de nood aan een grondige en objectieve evaluatie over de mate van realisatie van deze doelstellingen, in het bijzonder wat betreft de kwaliteit van de dienstverlening aan de reiziger, bij het afsluiten van nieuwe beheerscontracten;

D. de stelselmatige achteruitgang van de stiptheid van de reizigerstreinen tussen 2005 en 2007 die de vraag doen rijzen of de NMBS-entiteiten de naleving van de regelmaat en de betrouwbaarheid van het treinverkeer verder kunnen realiseren;

E. de complexiteit van de bepalingen in de beheerscontracten, die het voor de Kamer moeilijk maakt om haar controle taak naar behoren uit te oefenen;

F. de wettelijke machtiging waarover het Rekenhof beschikt om de beheerscontracten tussen de Staat en de autonome overheidsbedrijven te onderzoeken en te controleren en de ervaring en deskundigheid die deze instelling reeds verworven heeft door haar «Onderzoek over de goede besteding van rijks gelden door de NMBS» van mei 2001 ter uitvoering van de resolutie van 11 mei 2000 betreffende de NMBS van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. Considérant que les contrats de gestion conclus entre la SNCB, Infrabel, la SNCB Holding et l'État belge expirent au 31 décembre 2007;

B. Vu les obligations et les objectifs généraux et spécifiques prévus dans ces contrats de gestion en vue de permettre au secteur ferroviaire de mener une politique durable en matière de mobilité, en particulier en ce qui concerne la qualité des services à la clientèle et l'amélioration de ceux-ci;

C. Vu la nécessité de procéder, lors de la conclusion de nouveaux contrats de gestion, à une évaluation approfondie et objective du degré de réalisation de ces objectifs, en particulier en ce qui concerne la qualité du service au voyageur;

D. Vu le recul systématique de la ponctualité des trains de voyageurs entre 2005 et 2007, qui soulève la question de savoir si les entités SNCB seront encore en mesure d'assurer le respect de la régularité et la fiabilité du trafic ferroviaire;

E. Vu la complexité des dispositions du contrat de gestion, qui empêche la Chambre d'exercer correctement sa mission de contrôle;

F. Vu l'habilitation dont dispose la Cour des comptes pour analyser et contrôler les contrats de gestion conclus entre l'État et les entreprises publiques autonomes, ainsi que l'expérience et l'expertise acquises par cette institution à la faveur de l'analyse portant sur «Le bon emploi des deniers publics par la SNCB», réalisée en mai 2001 en exécution de la résolution relative à la SNCB, adoptée par la Chambre des représentants le 11 mai 2001.

VRAAGT AAN HET REKENHOF:

1) een onderzoek in te stellen naar de naleving van de doelstellingen en bepalingen in de beheerscontracten gesloten tussen de NMBS, Infrabel en NMBS Holding enerzijds en de Staat anderzijds voor de periode van 1 januari 2005 tot 31 december 2007, met toepassing van de organieke wet van 29 oktober 1846 op de oprichting van het Rekenhof;

2) te onderzoeken of de federale financiering van de openbare dienstverlening uitsluitend en alleen voor de beoogde doelstelling werd aangewend;

3) het onderzoek uit te voeren binnen de vier maanden vanaf de ontvangst van de opdracht;

VRAAGT AAN DE FEDERALE REGERING:

1) rekening te houden met het onderzoek van het Rekenhof en de beheerscontracten met de NMBS-entiteiten desgewenst aan te passen in functie van de resultaten en aanbevelingen ervan;

24 januari 2008

Guido DE PADT (Open Vld)
Ludo VAN CAMPENHOUT (Open Vld)
Herman DE CROO (Open Vld)

DEMANDE À LA COUR DES COMPTES:

1) d'enquêter, en application de la loi du 29 octobre 1846 relative à l'organisation de la Cour des comptes, sur le respect des objectifs et des dispositions des contrats de gestion conclus entre la SNCB, Infrabel et la holding SNCB, d'une part, et, l'État belge, d'autre part, pour la période allant du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2007;

2) d'examiner si le financement fédéral des missions de service public a été entièrement et exclusivement affecté aux objectifs fixés;

3) d'effectuer l'enquête dans les quatre mois de la date à laquelle cette mission lui aura été confiée;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1) de tenir compte de l'enquête réalisée par la Cour des comptes et d'adapter le cas échéant les contrats de gestion conclus avec les entités de la SNCB en fonction des conclusions et des recommandations de la Cour des comptes;

24 janvier 2008