



EEN NIEUWE NMBS II

L. Gillieaux

Vorige maand zijn we gestart met een analyse van de wet van 21 maart 1991, die een grondige wijziging heeft ingevoerd in de basisregels voor de werking van de NMBS en drie andere overheidsbedrijven uit de communicatiesector : De Post, Belgacom (vroegere RTT) en de NMLW (Nationale Maatschappij der Luchtweegen, vroegere RLW). In hoofdzaak wil die wet meer autonomie verlenen aan die bedrijven, zodat ze hun concurrentievermogen en hun doeltreffendheid kunnen vergroten en ook de uitvoering van hun taken van openbare dienst kunnen verbeteren.



Onze overheid heeft het bijgevolg noodzakelijk geacht die vier overheidsbedrijven diepgaand te hervormen, om ze soepeler te maken, zodat ze hun doeltreffendheid en hun aanpassingsvermogen aan de moderne tijd kunnen vergroten.

ALGEMENE EN BIJZONDERE REGELS

Op die basis heeft de wet algemene regels uitgevaardigd die van toepassing zijn op de vier bedoelde bedrijven en nog andere die, rekening houdend met hun specifieke werkterrein, eigen zijn aan elk van die bedrijven. In ons vorige artikel hebben we de algemene regels besproken. We stippen nog even aan dat die regels zich groeperen rond vier hoofdthema's :

- die bedrijven een grotere autonomie verlenen voor het uitvoeren van hun werkzaamheden;
- voorzien in een beheerscontract tussen de staat en elk van de bedrijven; dit contract is een overeenkomst die de taken van de openbare dienst, bepaald bij de wet, verduidelijkt en de uitvoeringsmodaliteiten ervan in overleg vaststelt;
- beheersorganen oprichten naar het voorbeeld van de particuliere bedrijven;
- de betrekkingen met zowel het personeel als de gebruikers verduidelijken.

De overheid heeft het noodzakelijk geacht de vier overheidsbedrijven diepgaand te hervormen om ze soepeler te maken, zodat ze hun doeltreffendheid en hun aanpassingsvermogen aan de moderne tijd kunnen vergroten.

BEPALINGEN VOOR DE NMBS

Aangezien de NMBS, De Post, Belgacom en de NMLW elk op een welbepaald gebied actief zijn, achtte de wetgever het nuttig om de algemene bepalingen van ons vorige artikel aan te vullen met specifieke bepalingen voor elk bedrijf om de hervorming concreter te maken. Tegelijk heeft hij bepaalde bestaande voorschriften over die bedrijven gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met de doelstellingen van de hervorming. We behandelen hier kort enkele belangrijke bepalingen die van toepassing zijn op de NMBS, die van kracht worden op het ogenblik dat het eerste beheerscontract gesloten tussen de Staat en de Maatschappij goedgekeurd wordt door een koninklijk besluit.

HET DOEL VAN DE NMBS

Dit werd opnieuw geformuleerd en vervolledigd. Luidens de wet heeft de Maatschappij het vervoer per spoorweg van reizigers en goederen tot doel. Ze

EEN NOODZAKELIJKE HERVORMING VOOR DE TOEKOMST

De wetgever is uitgegaan van de volgende driedelige vaststelling :

- de bedrijven hebben met een steeds heftiger concurrentie te maken;
- door de grote en snelle evolutie van de techniek wordt een groot aantal nieuwe of volledig gemoderniseerde diensten beschikbaar;
- met de nakende openstelling van de «Europese Eenheidsmarkt» zal de uitwisseling nog toenemen en de concurrentie nog verscherpen, en onze bedrijven zullen verplicht zijn zich daaraan aan te passen.

bepaalt ook dat de Maatschappij op eigen gezag, of door middel van deelneming in bestaande of op te richten Belgische, buitenlandse of internationale instellingen, alle commerciële, industriële of financiële handelingen kan verrichten die, rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk, in verband staan met haar doel, dan wel de verwezenlijking of de uitbreiding van dat doel kunnen vergemakkelijken of bevorderen.

De wet voegt daar bovendien nog aan toe dat meer bepaald de fabricage en de verkoop van goederen of diensten die rechtstreeks of onrechtstreeks met de spoorwegactiviteit verband houden, worden geacht het doel te helpen verwezenlijken of bevorderen.

De NMBS vervaardigt immers reeds vele jaren de uitrusting voor sporen en voor bijzonder rollend materieel in haar eigen werkplaatsen. De wet bepaalt nu dat die uitrustingen en constructies mogen worden verkocht. Dankzij die mogelijkheid zal de Maatschappij de productieprijzen kunnen drukken en haar know-how op die gebieden opbouwen of behouden. Daardoor kan ze ook vermijden dat ze te sterk gaat afhankelijk van bepaalde leveranciers. In beide gevallen zal de Maatschappij nuttige gelden kunnen vrijmaken voor haar vervoersactiviteiten.

De wet bepaalt de basis voor vaststelling, berekening en betaling van haar toelagen en bijdragen.

De wet bepaalt dat het ondernemingsplan van de NMBS de algemene exploitatievoorwaarden voor het internationaal vervoer van reizigers per spoor moet omvatten.

DE TAKEN VAN DE OPENBARE DIENST VAN DE NMBS

De taken van de openbare dienst van de NMBS omvatten:

- Het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, namelijk IC-, IR-, L-, P- en T-treinen. Speciale binnenlandse treinen. Internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer behoren niet tot die taken. Die verschillende activiteiten worden overgelaten aan het initiatief van de NMBS, die ze beheert in het kader van haar autonomie.
- Het verwerven, de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur. Hieronder wordt verstaan het geheel van de spooruitrusting, de seinrichting, de stroomvoorziening, alsook de grond waarop ze gelegen zijn. Die infrastructuur is van nationaal belang voor de staat, want ze waarborgt de naleving van bepaalde concurrentievoorschriften tussen vervoerwijzen, en ze is ook een noodzakelijke voorwaarde voor een soepel beleid op lange of middellange termijn.
- De prestaties die de Maatschappij moet leveren voor de behoeften van de natie,

zoals het onderhoud van de lijnen die niet meer nodig zijn voor de exploitatie, voor rekening van het Ministerie van Landsverdediging.

HET KADER VAN DE FINANCIËLE BIJDRAGEN VAN DE STAAT

De wet bepaalt duidelijk de basis voor vaststelling, berekening en betaling van haar toelagen en bijdragen:

- de diverse EG-verordeningen en -beslissingen betreffende: de normalisatie van de rekeningen van de spoorwegondernemingen; het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren; de steunmaatregelen, toegekend aan die vervoerwijzen en de sanering van de financiële toestand van de spoorwegondernemingen en de harmonisering van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen die landen en de staten;
- al de wettelijke bepalingen waarbij de staat financiële verbintenissen tegenover de NMBS heeft aangegaan en waarbij de wet oordeelt dat de staat zijn verplichtingen moet blijven naleven.

DE AUTONOMIE VAN DE MAATSCHAPPIJ

Wat de onroerende goederen van de NMBS betreft (terreinen, gebouwen enz.), bepaalt de wet dat ze niet mogen worden onteigend, teneinde te vermijden dat de Maatschappij in de onmogelijkheid wordt gesteld om bepaalde van haar taken uit te voeren of zich in een zwakke positie gaat bevinden tegenover de concurrentie. De wet bepaalt echter dat de koning op voordracht van de minister die verantwoordelijk is voor de spoorwegen, de onteigening mag toestaan van goederen die niet langer voor de exploitatie nodig zijn; de opbrengst van die onteigening komt toe aan de Maatschappij.

HET INTERNATIONAAL REIZIGERSVERVOER

De wet bepaalt dat het ondernemingsplan van de NMBS (een document dat elk overheidsbedrijf jaarlijks opstelt) de algemene exploitatievoorwaarden voor het internationaal vervoer van reizigers per spoor moet omvatten. Bovendien zegt de wet ook uitdrukkelijk dat die vervoerwijze geheel noch

gedeeltelijk aan derden kan worden toevertrouwd of afgestaan, behalve onder welbepaalde beperkende voorwaarden :

- met ministeriële toestemming, bij een in ministerraad overlegd besluit;
- de NMBS moet te allen tijde meer dan 50 % van het kapitaal, het stemrecht en de mandaten in de bestuursorganen van de dochteronderneming behouden, waarbij de vertegenwoordiging van de NMBS in die organen gelijkwaardig wordt verdeeld onder Franstalige en Nederlandstalige leden.

ALLERLEI WETTELIJKE AANPASSINGEN

De wet wijzigt eveneens een aantal reeds bestaande voorschriften om ze aan te passen aan de doelstellingen van de beoogde hervorming. We vermelden er enkele :

- Bepaalde wijzigingen hebben betrekking op de regels voor tariefaanpassingen, teneinde meer rekening te houden met de autonomie van de Maatschappij. Aangezien dit principe in tegenspraak was met twee koninklijke besluiten uit 1982 en 1983 over de bijzondere machten, werden die opgeheven. De KB's voerden een automatische tariefaanpassing in en schreven voor dat de tarieven moesten worden bepaald door de ministeriële overheid.

- In sommige voorschriften met betrekking tot de vervoerovereenkomsten, waaronder de vervoerverplichting bepaalt de wet nu dat de NMBS in binnenlandse dienst alle vervoer van personen moet verrichten dat kan geschieden met de normale vervoermiddelen waarmee aan de regelmatige verkeersbehoeften kan worden voldaan, onder de voorwaarden bepaald in het beheerscontract. Die nieuwe regel is dus van toepassing op het reizigersvervoer en voert een aantal beperkingen in op de algemene vervoerverplichting.

- De aansprakelijkheid van de spoorwegvervoerder is aangepast. Als vereenvoudiging werd er besloten om de bepalingen aangaande de aansprakelijkheid van de spoorwegvervoerder in het internationaal goederenvervoer toepasselijk te maken op het binnenlands verkeer. Die bepalingen maken deel uit van een internationaal verdrag dat in 1983 al door een wet werd goedgekeurd.

- Met enkele technische wijzigingen wordt de wet van 25 juli 1891 op de spoorwepolitie aangepast aan de technische evolutie van de spoorwegen en

aan de huidige levenswijze. Het is duidelijk dat de wet echt fundamentele wijzigingen aanbrengt in het doen en laten van de vier grote overheidsbedrijven uit de communicatiesector, waaronder de NMBS. Ze bepaalt hun verschillende taken van openbare dienst en geeft ze eveneens een grotere autonomie om ze in staat te stellen een efficiënter en concurrentiëler beleid te voeren in het kader van Europa 1993. De wettekst is echter niet helemaal volledig : hij bepaalt immers dat elk van de betrokken bedrijven met de staat moet onderhandelen over een beheerscontract om al de wijzigingen te verduidelijken en volledig uit te werken*. We zullen het dus binnenkort nog wel hebben over deze belangrijke hervorming van onze Maatschappij.

* Wij moeten er evenwel op wijzen dat inzake de NMBS, zowel de wijzigingen in de wet, als diegene van het beheerscontract, slechts van kracht worden na goedkeuring door een koninklijk besluit.

DE POST, BELGACOM, DE NMLW : VOORNAAMSTE DOELSTELLINGEN EN TAKEN VAN OPENBARE DIENST

De wet van 21 maart 1991 hervormt behalve de NMBS nog drie andere overheidsbedrijven uit de communicatiesector, op even ingrijpende wijze. Hierna beschrijven we kort hun werkerterrein en de voornaamste taken van openbare dienst die ze toegewezen kregen.

DE POST

De Post verzorgt de dagelijkse verzending van de post en van een gedeelte van de pers, alsook de financiële verrichtingen via postgirorekeningen. Die activiteiten omvatten bijna veertien miljoen zendingen en ongeveer een miljoen financiële verrichtingen per dag.

Het beheerscontract zal gelden voor de taken van openbare dienst van De Post, volgens de nieuwe definitie van de wet :

- wat de brievenpost betreft, het inzamelen, vervoeren en bestellen over heel België van : gesloten of open brieven, briefkaarten, aankondigingen, omzendbrieven, prospectussen, prijscouranten en allerlei geadresseerde kennisgevingen. De Post heeft het monopolie van die dienst, met uitzondering van o.a. correspondentie tussen particulieren door tot hun dienst

De Post verzorgt de dagelijkse verzending van de post en van een gedeelte van de pers, alsook de financiële verrichtingen via postgirorekeningen. De taak van Belgacom bestaat in de ter beschikkingstelling voor het publiek van de openbare telecommunicatie en bepaalde daarmee samenhangende taken van sociale of humanitaire aard.

behorende personen, vrachtbrieven en bepaalde facturen bij goederen, dienstdocumenten van de spoorwegen en alle andere ondernemingen voor openbaar vervoer, die met hun materieel worden vervoerd, exprezendingen enz.;

- de verkoop van postzegels en van andere postwaarden;
- de financiële postdiensten (postgirorekeningen), die geen monopolie zullen bezitten aangezien banken en een aantal andere financiële instellingen gelijkaardige diensten aanbieden.

De Regie der Luchtwe-
gen was belast met de
inrichting en exploitatie van
de openbare luchthavens
van het land en met de
controle op de
burgerluchtvaart, teneinde
de veiligheid ervan te
waarborgen.

BELGACOM

De structuur en de activiteiten van de vroegere RTT werden door de wet volledig gereorganiseerd. Voortaan bestaan de taken van openbare dienst die BELGACOM moet uitvoeren, in de terbeschikkingstelling voor het publiek van de openbare telecommunicatie en bepaalde, daarmee samenhangende taken van sociale of humanitaire aard, die in het beheerscontract omschreven zijn. De openbare telecommunicatie omvat :

- aanleg, onderhoud, modernisering en werking van de openbare telecommunicatie-infrastructuur (het net en de uitrustingen) en van de voor het publiek toegankelijke telecommunicatie-inrichtingen die op een openbaar domein geplaatst zijn (telefooncellen enz.);
- de exploitatie van de telefoon-, telex-, mobilofoon-, semafoondiensten enz.

Die diensten worden in exclusieve concessie toegekend aan BELGACOM. Ze omvatten evenwel niet de telecommunicatie-eindapparatuur (zend- en ontvangoestellen) noch, vanaf 1993 of later, de diensten voor gegevensuitwisseling, aangezien alle activiteiten voor die diensten dan onder de

vrije concurrentie vallen. De functies voor reglementering van en toezicht op de telecommunicatie-activiteiten, die in het verleden door de RTT werden uitgeoefend, worden niet aan BELGACOM overgedragen – die heeft voortaan vooral een commercieel doel – maar aan een nieuw instituut, het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT). Dit instituut voor reglementering en controle zal rechtstreeks van de minister afhangen.

DE NMLW

De Regie der Luchtwe-
gen was belast met de
inrichting en exploitatie van de
openbare luchthavens van het land en met de controle op de burgerluchtvaart, teneinde de veiligheid ervan te waarborgen. Door toepassing van de wetten over de regionalisering worden de luchthavens van Gosselies-Charleroi, Bierset-Luik, Deurne-Antwerpen en Oostende aan de gewesten overgedragen. Voortaan bestaan de taken van de openbare dienst van de nationale Maatschappij der Luchtwe-
gen uit :

- het bouwen, inrichten, onderhouden en exploiteren van de infrastructuur voor het landen, stationeren en opstijgen van vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- het verzekeren van de veiligheid van de burgerluchtvaart door toezicht uit te oefenen op het Belgische luchtruim.

Het beheerscontract dat tussen de Staat en de NMLW moet worden gesloten, zal de taken en tevens andere kwesties verduidelijken, zoals de tarieven voor de prestaties van openbare dienst : bijdragen die de luchtvaartmaatschappijen moeten betalen voor het gebruik van de luchthaven enz.

