



EEN NIEUWE NMBS II

I. 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 Luchtwegen, 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.

NUR FÜR
LEBENSMITTEL

ERMEWA SA
CH-1211 GENEVE TELEX

B-CFF

827-9

VINSET ALCUUL

A	B	C
S436	516	596

(59.950)

ACHE. GENEVE

← 15.24m →

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.

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 REGLS

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

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 afhangen van bepaalde leveranciers. In beide gevallen zal de Maatschappij nuttige gelden kunnen vrijmaken voor haar vervoersactiviteiten.

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 laatste 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 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 seininrichting, 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,

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
tengenspraak 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 vervoervereenkomsten,
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
vervoerplichting.

□ 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
spoorwegpolitie 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
werkterrein 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,
omzendingbrieven, 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, expreszendingen 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.

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.

BELGACOM

De Regie der Luchtwegen 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.

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 ontvangtoestellen) noch, vanaf 1993 of later, de diensten voor gegevensuitwisseling, aangezien alle activiteiten voor die diensten dan onder de

DE NMLW

De Regie der Luchtwegen 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 Luchtwegen 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. ☐

