

- 29 / 1 - 1999 (BZ)

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

BUITENGEWONE ZITTING 1999

26 JULI 1999

WETSVOORSTEL

**tot oprichting van een Belgisch
Instituut voor het spoorvervoer**

(Ingediend door de heer Jos Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven heeft voor deze bedrijven een verregaande autonomie ingevoerd. In principe is dat een goede zaak omdat deze autonomie een groter dynamisme van deze bedrijven tot gevolg kan hebben, mits evenwel aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Bij bepaalde overheidsbedrijven, zoals Belgacom, heeft dit reeds tot tastbare resultaten geleid.

Ook de NMBS moet deze richting uitgaan, te meer omdat het doorbreken van het spoorwegmonopolie onontkoombaar op de agenda staat. De eerste indicatie daarvan is de Europese richtlijn 91/440/EEG en verdere stappen zullen vermoedelijk volgen.

Dit voorstel heeft de bedoeling een belangrijk element dat momenteel ontbreekt, in het leven te roepen. Immers, de verhoudingen tussen de Staat en de NMBS worden op basis van de hierboven vermelde wet geregeld door een regelmatig te vernieuwen

(*) Eerste zitting van de 50^{ste} zittingsperiode

- 29 / 1 - 1999 (SE)

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION EXTRAORDINAIRE ORDINAIRE 1999

26 JUILLET 1999

PROPOSITION DE LOI

**créant un Institut belge des
transports ferroviaires**

(Déposée par M. Jos Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques a conféré une large autonomie à ces entreprises. Cette évolution est en principe positive, car cette autonomie est de nature à accroître le dynamisme de ces entreprises, à condition toutefois que certaines conditions soient remplies. Elle s'est traduite par des résultats tangibles dans certaines entreprises publiques, comme Belgacom.

La SNCB doit également suivre cette voie, d'autant plus que le démantèlement du monopole en matière de transports ferroviaires est inéluctable. Le premier signe en est la directive 91/440/CEE et il est probable que ce processus se poursuivra.

La présente proposition a pour objectif la création d'un élément important qui fait actuellement défaut. En effet, les relations entre l'État et la SNCB sont régies, en vertu de la loi susmentionnée, par un contrat de gestion renouvelable à intervalles réguliers.

(*) Première session de la 50^{ème} législature

beheerscontract. Van echte onderhandelingen kan echter slechts sprake zijn indien beide partners inhoudelijk hetzelfde gewicht in de schaal kunnen leggen. Bij de huidige stand van zaken is dat niet het geval. De overheid heeft onvoldoende zicht op de vervoersprestaties, te leveren in het kader van een doordacht mobiliteitsbeleid, en op de kwaliteit van de dienstverlening, niet in het minst omdat de technische deskundigheid en de nodige informatie ontbreken. Het gevolg daarvan is natuurlijk dat de overheid geen ernstig wederwoord kan bieden bij de onderhandelingen met de NMBS over het beheerscontract.

In het jongste beheerscontract laat de overheid zich zelfs degraderen tot een adviesorgaan bij het vervoersplan dat door de spoorwegmaatschappij zelf wordt opgesteld. Het spreekt vanzelf dat op deze wijze de zaken op hun kop worden gezet: de overheid zelf moet immers het vervoersbeleid bepalen en de NMBS moet op autonome wijze, tegen een financiële bijdrage in de kosten, de door de overheid gewenste vervoersprestaties leveren. Bovendien heeft de overheid geen enkel zicht op de daadwerkelijke naleving van deze overeenkomst door de NMBS op het terrein zelf, zodat het bijvoorbeeld nauwelijks mogelijk is, uitvoerbare sancties of positieve stimuli in het beheerscontract in te schrijven. Kortom, de overheid zelf staat structureel zwak tegenover de NMBS. Deze structurele zwakte van de overheid dreigt, bij de volgende vernieuwing van het beheerscontract opnieuw dezelfde negatieve gevolgen te hebben, als vandaag niet wordt ingegrepen.

Anderzijds hebben ook de gebruikers nauwelijks een inbreng in het dagelijkse reilen en zeilen van de spoorwegexploitatie. De ombudsdienst behandelt enkel individuele klachtendossiers. Wanneer het niet gaat om strikt individuele klachten, maar om het collectieve gebruikersbelang, kunnen de gebruikers nergens terecht.

Bovendien bestaat nauwelijks een externe controle op het dagelijkse reilen en zeilen van de exploitatie van het spoorvervoer, zodat men zich kan afvragen in hoeverre het beheerscontract een echt contract genoemd kan worden. Het bestuur van het Vervoer is, op basis van het nieuwe beheerscontract, enkel bevoegd voor de controle van de naleving van de veiligheidsvoorschriften en de correcte uitvoering van de investeringsprogramma's.

Er is weliswaar het Raadgevend comité van de gebruikers, maar de reële impact daarvan op de dagelijkse gang van zaken blijft erg beperkt: het comité

Il ne peut cependant y avoir de véritables négociations qu'à condition que les deux interlocuteurs soient sur un pied d'égalité. Or, tel n'est pas le cas dans l'état actuel des choses. Le gouvernement n'est pas en mesure d'évaluer réellement les prestations de transport qui doivent être fournies dans le cadre d'une politique de mobilité mûrement réfléchie et de juger la qualité des prestations fournies, essentiellement parce qu'il ne dispose pas de l'expertise technique et de l'information nécessaires. Il s'ensuit évidemment que le gouvernement n'est pas en mesure d'offrir une réplique valable à la SNCB lors des négociations concernant le contrat de gestion.

Pour le contrat de gestion qui vient d'être conclu, le gouvernement s'est même laissé ravalé au rang d'organe consultatif se bornant à donner un avis sur le plan de transport dressé par la société ferroviaire. Il va de soi que c'est le monde à l'envers. C'est en effet au gouvernement qu'il appartient de définir la politique en matière de transports, la SNCB devant, quant à elle, fournir de manière autonome les prestations de transport qu'il souhaite moyennant une participation financière. De plus, le gouvernement ne sait absolument pas dans quelle mesure la SNCB respecte effectivement ce contrat sur le terrain, de sorte qu'il est par exemple pratiquement impossible de prévoir des sanctions réellement applicables ou des incitants positifs dans le contrat de gestion. Bref, le gouvernement est particulièrement démuni face à la SNCB et cette faiblesse est d'ordre structurel. Si l'on n'intervient pas dès aujourd'hui, cette faiblesse structurelle des pouvoirs publics risque d'avoir à nouveau les mêmes effets négatifs lors du prochain renouvellement du contrat de gestion.

D'autre part, les usagers n'ont pratiquement aucune possibilité d'influer sur les modalités de l'exploitation journalière des chemins de fer. Le service de médiation ne traite que les dossiers de réclamation individuels.

Lorsqu'il ne s'agit pas de plaintes strictement individuelles, mais de l'intérêt collectif des usagers, ceux-ci n'ont personne à qui s'adresser. Qui plus est, il n'existe guère de contrôle externe des modalités de l'exploitation journalière des chemins de fer, de sorte que l'on peut se demander dans quelle mesure le contrat de gestion peut être considéré comme un véritable contrat. Aux termes du nouveau contrat de gestion, l'administration des Transports est uniquement habilitée à contrôler le respect des prescriptions en matière de sécurité et l'exécution correcte des programmes d'investissement.

Sans doute existe-t-il le Comité consultatif des usagers, mais son incidence réelle sur les activités quotidiennes reste très limitée: le Comité se borne à for-

formuleert slechts een aantal vrijblijvende adviezen. Het comité is overigens, wat bevoegdheden en deskundig personeel betreft, onvoldoende uitgerust om de collectieve belangen van de gebruikers te verdedigen.

Een zeer belangrijk bijkomend element mag evenmin uit het oog verloren worden. Indien het spoorwegmonopolie de komende jaren, in het kader van de Europese spoorwegvisie, ook in ons land doorbroken zou worden, zal de overheid zelf voldoende uitgerust moeten zijn om een grotere rol te spelen, zowel bij de uittekening van de te leveren vervoersprestaties (in de context van een doordacht mobiliteitsbeleid) en de vaststelling van de kwaliteitsnormen, als bij de eventuele uitbesteding van deze vervoersprestaties aan de meest voordelig biedende maatschappij. Bovendien zal ze eventueel als scheidsrechter moeten optreden tussen de verschillende maatschappijen die op het terrein zelf actief zullen zijn. Het zou niet onverstandig zijn om nu reeds met deze mogelijkheid rekening te houden.

Wij verwijzen hierbij tevens naar het feit dat de overheid zich voor haar beleid inzake telecommunicatie laat bijstaan door het Belgisch Instituut voor post en telecommunicatie (BIPT), dat midden van de concurrentie tussen de verschillende operatoren functioneert als beleidsvoorbereidend, uitvoerend en controlerend overheidsorgaan.

De bestaande leemte willen wij opvullen door de overheid meer mogelijkheden te geven om een doordacht vervoersbeleid uit te tekenen. Ook willen we zowel de overheid als de gebruikers meer inspraak geven bij de dagelijkse exploitatie, maar dan wel op een manier die de uitvoeringsautonomie van de spoorwegmaatschappij respecteert en de slagkracht ervan ook daadwerkelijk verhoogt.

Het voorstel voorziet in de oprichting van een nieuwe instelling -het Belgisch Instituut voor het spoorvervoer- beheerd door de representatieve gebruikersorganisaties en de overheid. De structuur, de opdrachten en de financiering worden verder omschreven in de artikelsgewijze commentaar.

Wij begrijpen de huivering van de overheid voor nieuwe instellingen. Er is een tijd geweest waarin kwistig nieuwe instellingen in het leven werden geroepen die achteraf in de praktijk niet echt nuttig bleken en daarom ook weinig soelaas brachten. De indieners van dit voorstel delen deze huivering, maar ze mag er niet toe leiden dat zeer reële problemen onopgelost blijven, omdat men ervoor terugdeinst het noodzakelijke instrument voor de aanpak van deze problemen te scheppen.

muler une série d'avis non contraignants. En ce qui concerne ses compétences et l'expertise de son personnel, le Comité est d'ailleurs insuffisamment armé par défendre les intérêts collectifs des usagers.

On ne peut non plus perdre de vue un autre élément essentiel. Si dans les années à venir, dans le cadre d'une politique européenne du rail, le monopole des chemins de fer devait également être battu en brèche, les pouvoirs publics devront eux-même être suffisamment équipés afin de pouvoir jouer un rôle plus important, tant en ce qui concerne la définition des prestations à fournir en matière de transport (dans le contexte d'une politique rationnelle de mobilité) et des normes de qualité, qu'en ce qui concerne la sous-traitance éventuelle de ces prestations de transport à la société qui aura fait l'offre la plus avantageuse. En outre, ils devront éventuellement faire office d'arbitre entre les différentes sociétés qui opéreront sur le terrain. Il ne serait pas déraisonnable de tenir d'ores et déjà compte de cette possibilité.

Nous soulignerons également à cet égard que, pour leur politique en matière de télécommunications, les pouvoirs publics se font assister par l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), qui, au milieu des différents opérateurs qui se font concurrence, fait office d'organisme public d'exécution, de contrôle et de préparation de la politique.

Nous entendons combler la lacune existante en veillant à ce que les pouvoirs publics aient davantage de possibilités d'élaborer une politique rationnelle en matière de transports. Nous souhaitons également faire en sorte que les pouvoirs publics comme les usagers participent davantage à l'exploitation journalière, tout en respectant toutefois l'autonomie d'exécution de la société des chemins de fer et en renforçant réellement son dynamisme.

La proposition prévoit la création d'un nouvel organisme - l'Institut belge des transports ferroviaires -, géré par les organisations représentatives des usagers et par les pouvoirs publics et dont la structure, les missions et le financement sont détaillés ci-après dans le commentaire des articles.

Nous comprenons que le gouvernement hésite à créer de nouvelles institutions. Il fut un temps où l'on créait à profusion de nouvelles institutions qui, dans la pratique, ne s'avéraient pas très utiles par la suite et, dès lors, ne contribuaient guère à résoudre les problèmes. Les auteurs de la présente proposition partagent cette hésitation, mais celle-ci ne peut aboutir à laisser sans solution des problèmes bien réels parce que l'on recule devant la création de l'instrument qui permettrait d'y remédier.

De hier gevolgde werkwijze geeft de overheid en de gebruikersorganisaties een ernstige impact en dat biedt grote voordelen.

1° Het Belgisch Instituut voor het spoorvervoer wordt, door de taken die het op zich neemt (onder meer de controle op de kwaliteit van de dienstverlening), onbetwistbaar een instrument dat de NMBS tot enig dynamisme inzake klantvriendelijke dienstverlening zal prikkelen.

2° Het Instituut wordt ook een efficiënte instelling die de overheid inhoudelijk kan ondersteunen bij het uittekenen van een waarachtig vervoersbeleid, bijvoorbeeld bij de gesprekken en onderhandelingen tussen de overheid en de NMBS in verband met beheerscontracten en concrete investeringsprogramma's. Het Instituut kan de gebruikers ook vertegenwoordigen in de dialoog met de Spoorwegen over de collectieve gebruikersbelangen.

3° Het gaat hier niet om een klassieke overheidsadministratie. Het Instituut wordt medebeheerd door de representatieve gebruikersorganisaties en door andere belanghebbende instanties zelf, wat het efficiënte karakter van het Instituut ten goede komt.

4° Ook een eventuele doorbreking van het binnenlandse spoorwegmonopolie kan op die manier opgevangen worden.

In de voorgestelde wettekst wordt steeds uitsluitend gesproken over de NMBS, omdat er momenteel slechts één spoorwegmaatschappij actief is op het Belgische spoorwegnet. Het spreekt vanzelf dat de werkingssfeer van deze bepalingen in de toekomst uitgebreid moet worden tot andere maatschappijen die, in het kader van het Europese anti-monopoliebeleid, op het Belgisch spoorwegnet actief zouden worden.

La solution retenue en l'occurrence confère une réelle influence aux autorités publiques et aux organisations d'utilisateurs, ce qui offre des avantages considérables.

1° Vu les tâches qu'il assume (notamment, le contrôle de la qualité des prestations fournies), l'Institut belge des transports ferroviaires ne peut que devenir un instrument qui incitera la SNCB à faire preuve d'un certain dynamisme dans la mise en oeuvre d'une politique prenant en compte les aspirations des usagers.

2° L'Institut sera également une institution efficace, capable d'assurer au gouvernement un appui substantiel lors de l'élaboration d'une véritable politique des transports, par exemple lors des discussions et des négociations avec la SNCB concernant les contrats de gestion et les programmes concrets d'investissements. L'Institut pourra également représenter les usagers dans le cadre du dialogue avec la SNCB au sujet de leurs intérêts collectifs.

3° Il ne s'agit pas en l'occurrence d'une administration publique classique. L'Institut sera cogéré par les organisations représentatives des usagers et par d'autres instances intéressées, ce qui contribuera à en accroître l'efficacité.

4° L'intervention de l'Institut permettra également de faire face à la situation nouvelle au cas où le monopole en matière de trafic ferroviaire intérieur serait battu en brèche.

S'il est exclusivement question de la SNCB dans le texte de loi proposé, c'est parce qu'il n'y a actuellement qu'une seule société ferroviaire qui opère sur le réseau belge. Il est évident que le champ d'application des dispositions proposées devra être étendu, aux autres sociétés opérant sur le réseau belge dans le cadre de la politique antimonopoliste de l'Union européenne.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELN**Art. 2**

Er wordt een Belgisch Instituut voor het spoorvervoer opgericht, waarvan de fundamentele opdracht erin bestaat de overheid bij te staan bij het voeren beleid inzake spoorvervoer en samen met de representatieve gebruikersorganisaties de collectieve gebruikersbelangen te behartigen.

Meer concreet houdt deze opdracht onder meer de volgende taken in.

1. De voorbereiding van het overheidsbeleid inzake het spoorvervoer, de uitvoering en de controle ervan, rekening houdend met het Europese beleid. Bij de ondersteuning van het overheidsbeleid dient het Instituut ook uit te gaan van de noodzaak aan integratie van het spoorvervoer en de andere vervoerswijzen (stads- en streekvervoer, gemotoriseerd wegverkeer, langzaam verkeer, binnenvaart, enz.).

In praktijk zal het Instituut dus permanent moeten dialogeren met de gewesten, de gewestelijke maatschappijen voor openbaar stads- en streekvervoer, de steden en gemeenten, de universiteiten, de organen die op een of andere wijze instaan voor verkeerskundige know-how, enz.. Op die manier zal het Instituut een element worden van de hoogdringende integratie van het mobiliteitsbeleid in ons land met zijn ingewikkelde institutionele structuur, die dit beleid overigens ten zeerste bemoeilijkt. De ondersteuning van het overheidsbeleid betekent tevens de studie van de investeringsbehoeften en de evaluatie van de investeringsvoorstellen van de NMBS.

2. De ondersteuning van de overheid en de gebruikers bij de verdediging van het collectieve reizigersbelang. Zonder exhaustief te zijn, houdt dat onder meer in:

a) het opvangen van klachten van gebruikers over een gebrekkige dienstverlening. De individuele klachtendossiers worden buiten beschouwing gelaten, omdat deze klachten tot de bevoegdheid van de ombudsdienst van de NMBS behoren;

b) de controle op de naleving van de bepalingen van het beheerscontract in zoverre zij de gebruiker onmiddellijk en voelbaar raken. De controles kunnen bijvoorbeeld gebeuren door onaangekondigde steekproeven op de dagelijkse dienstverlening (informatie, stiptheid van de treinen bij vertrek en bij aankomst, netheid van de rijtuigen, stationsgebouwen

COMMENTAIRE DES ARTICLES**Art. 2**

Il est créé un Institut belge des transports ferroviaires, dont la mission essentielle est d'assister les autorités dans la mise en oeuvre de la politique des transports ferroviaires et de défendre, en accord avec les organisations représentatives des usagers, les intérêts collectifs des usagers.

Concrètement, cette mission consiste à accomplir les tâches suivantes.

1. Préparer la politique des autorités en matière de transports ferroviaires, la mettre en oeuvre et la contrôler à la lumière de la politique européenne. Dans le cadre de sa mission d'appui de la politique des autorités, l'Institut doit également tenir compte de la nécessité de l'intégration entre les transports ferroviaires et les autres modes de transport (transport urbain et régional, transport routier motorisé, transport lent, navigation intérieure, etc.).

Dans la pratique, l'Institut devra dès lors entretenir un dialogue permanent avec les régions, les sociétés régionales de transport urbain et régional, les villes et communes, les universités, les organes responsables à quelque titre que ce soit du savoir-faire en matière de circulation, etc. L'Institut participera ainsi à l'intégration urgente de la politique de mobilité dans notre pays, politique du reste extrêmement difficile en raison de la complexité de notre structure institutionnelle. L'aide à l'élaboration de la politique à suivre englobe également l'analyse des besoins en investissements ainsi que l'évaluation des propositions d'investissements de la SNCB.

2. Aider les autorités et les usagers à défendre l'intérêt collectif des voyageurs. Sans être exhaustif, il s'agit notamment:

a) de réceptionner les plaintes formulées par les usagers au sujet des insuffisances en matière de prestations de services. Les réclamations individuelles n'entrent pas en ligne de compte, étant donné qu'elles relèvent des compétences du service de médiation de la SNCB;

b) de contrôler le respect des dispositions du contrat de gestion, dans la mesure où elles concernent l'utilisateur de manière directe et tangible. Les contrôles peuvent, par exemple, prendre la forme de coups de sonde imprévus concernant les services journalières (information, ponctualité des trains au départ et à l'arrivée, propreté des voitures, des gares et des sal-

en wachtruimten, correctheid van alle mogelijke vormen van informatie nopens de dienstregelingen en de tarieven, wachttijd aan de reizigersloketten en de informatiebalie, toereikendheid van het aantal zitplaatsen, beschutting van wachtende reizigers op de perrons tegen onaangename weersomstandigheden, enz.) en op de kwaliteitscriteria die zijn vermeld in het contract dat gesloten wordt tussen de Staat en de NMBS;

c) de uitvoering van systematische tellingen van het aantal opstappende en overstappende reizigers;

d) de uitvoering van algemene enquêtes over de graad van tevredenheid van de gebruikers, zoals onder meer omschreven in het huidige beheerscontract. Deze onderzoeken mogen echter veelvuldiger en inhoudelijk diepgaander uitgevoerd worden dan omschreven in het beheerscontract. Het is ongetwijfeld zinvol om deze opdracht zo ruim mogelijk op te vatten;

e) bij de vaststelling van inbreuken op de bepalingen van het contract moet het Instituut de inbreuken registreren en melden aan de minister en aan de NMBS;

f) de organisatie van de dialoog tussen de gebruikers en de NMBS;

g) allerlei studiewerk tot verbetering van de klantgerichtheid van het spoorvervoer, onder meer inzake het rollend materieel, de tarief- en dienstregeling-sintegratie met het regionale openbare stads- en streekvervoer, de amplitude van de dienstregeling, enz.;

3. De uitwerking van adviesopdrachten van de gewesten, de provincies en de gemeenten, tegen een vergoeding die door de raad van bestuur wordt vastgesteld. Deze opdrachten moeten de verbetering van de dienstverlening door het spoor voor een bepaalde stad of regio tot voorwerp hebben. Het kan niet de bedoeling zijn dat het Instituut globale lokale verkeersstudies maakt waarvan het spoorverkeer slechts één element vormt. Anderzijds moet het wel mogelijk zijn om in het kader van lokale of regionale verkeersstudies te adviseren over de inpassing van het treinverkeer.

Deze lijst is niet limitatief; het Instituut kan zichzelf bijkomende opdrachten geven, voor zover deze betrekking hebben op het spoorvervoer.

les d'attente, exactitude de toutes formes d'informations concernant les horaires et les tarifs, temps d'attente aux guichets des voyageurs et au guichet d'information, disponibilité de places assises, protection des voyageurs en attente sur les quais contre les intempéries, etc.) ainsi que les critères de qualité définis dans le contrat conclu entre l'État et la SNCB;

c) d'effectuer des comptages systématiques du nombre de voyageurs à l'embarquement et en correspondance;

d) de mener des enquêtes générales relatives au degré de satisfaction des usagers, telles qu'elles sont notamment définies dans le contrat de gestion actuel. Ces enquêtes peuvent toutefois être plus nombreuses et plus approfondies que ne le prévoit le contrat de gestion. Il est incontestablement souhaitable que cette mission soit conçue de la façon la plus large possible;

e) lors de la constatation d'infractions aux dispositions du contrat, d'enregistrer ces infractions et de les communiquer au ministre et à la SNCB;

f) d'organiser le dialogue entre les usagers et la SNCB;

g) d'effectuer diverses études en vue d'améliorer la convivialité des transports ferroviaires, notamment en ce qui concerne le matériel roulant, l'harmonisation des tarifs et des horaires avec ceux des transports publics urbains et régionaux, l'amplitude des horaires, etc.;

3. Accomplir des missions d'avis à la demande des régions, des provinces et des communes moyennant une rétribution fixée par le conseil d'administration. Ces missions doivent porter sur l'amélioration des services ferroviaires dans une ville ou une région données. Il ne peut être question que l'Institut réalise des études portant sur la circulation locale globale dont le transport ferroviaire ne constituerait qu'un élément isolé. En revanche, l'Institut doit pouvoir émettre des avis sur l'intégration de la circulation ferroviaire dans le cadre d'études de circulation locale ou régionale.

Cette liste n'est pas limitative. L'institut peut se charger d'autres missions, pourvu qu'elles aient trait aux transports ferroviaires.

Art. 3 en 4

Deze artikelen bepalen de structuur van het Instituut.

Het lijkt ons opportuun om het voorzitterschap van het Instituut te laten waarnemen door de minister die het Vervoer onder zijn bevoegdheid heeft. Een gelijkaardige regeling geldt ook voor het voorzitterschap van het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid.

Onder speciale categorieën van gebruikers van het spoor verstaan wij onder meer de dagelijkse pendelaars, gehandicapten en gepensioneerden, studenten, toeristen en het bedrijfsleven (wat betreft het goederenvervoer). De onafhankelijkheid van de deskundigen betekent dat zij geen deel mogen uitmaken van een belangengroep inzake verkeer of openbaar vervoer en ook geen lid mogen zijn van de bestuursorganen van openbaarvervoersmaatschappijen.

Het verdient aanbeveling dat de organisaties of instellingen die vanuit hun opdracht of vanuit hun doelstellingen het dichtst betrokken zijn bij het openbaar vervoer, van rechtswege deel uitmaken van de raad van bestuur van het Instituut.

De dagelijkse werking van het Instituut veronderstelt een staf van professionele medewerkers. De aanwerving daarvan, evenals hun aantal en statuut, behoren echter bepaald te worden door het Instituut zelf. Deze materies behoeven geen specifieke wettelijke basis. Het Instituut kan, binnen de perken van de bestaande wetgeving en van zijn financiële mogelijkheden, het personeelsbeleid voeren dat het zelf verkiest.

Art. 5

Voor de goede werking van het Instituut is de medewerking van de NMBS vereist. Daartoe moet aan de professionele medewerkers van het Instituut vrije toegang verleend worden tot de hele spoorinfrastructuur en alle rijtuigen op het Belgisch grondgebied, wiens eigendom zij ook zijn. De inhoudelijke ondersteuning van het overheidsbeleid en de verdediging van het gebruikersbelang door het Instituut veronderstellen eveneens dat het Instituut door de NMBS steeds onverwijld op de hoogte gebracht wordt van alle beschikbare statistische gegevens, voor zover zij betrekking hebben op de vervoersprestaties (gepresteerde trein- of reizigerskilometers, vervoerde reizigers, vertragingen, gemiste overstappen, afgeschafte treinen, enz.). Hetzelfde geldt voor de resultaten van de studies die de NMBS zelf reeds ondernomen heeft of onderneemt.

Art. 3 et 4

Ces articles fixent la structure de l'Institut.

Il nous paraît opportun de confier au ministre qui a les transports dans ses attributions le soin d'assumer la présidence de l'Institut, à l'instar de ce qui est prévu pour la présidence de l'Institut belge pour la sécurité routière.

Par catégories particulières d'usagers des chemins de fer, nous entendons notamment les navetteurs, les handicapés et les pensionnés, les étudiants, les touristes et les entreprises (pour ce qui est du transport de marchandises). Les experts devront être indépendants, c'est-à-dire qu'ils ne pourront pas faire partie d'un groupe de pression dans le domaine des communications ou des transports publics ni être membres des organes de direction de sociétés de transport public.

Il se recommande que les organisations ou organismes qui, de par leurs missions ou leurs objectifs, sont le plus étroitement concernés par les transports publics fassent partie de plein droit du conseil d'administration de l'Institut.

Le fonctionnement journalier de l'Institut suppose l'existence d'une équipe de collaborateurs professionnels. Il appartiendra toutefois à l'Institut même de procéder à leur recrutement et de fixer leur nombre et leur statut. Ces questions ne requièrent pas de fondement légal spécifique. L'Institut pourra, dans les limites de la législation existante et de ses possibilités financières, mener la politique qu'il souhaite en matière de personnel.

Art. 5

Pour que l'Institut puisse fonctionner correctement, il faut que la SNCB coopère. A cet effet, il faut que les collaborateurs professionnels puissent accéder librement à l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire et des véhicules se trouvant sur le territoire belge, quel que soit leur propriétaire. Le soutien de la politique des pouvoirs publics et la défense des intérêts des usagers impliquent également que la SNCB communique toujours immédiatement à l'Institut toutes les statistiques disponibles concernant les prestations de transport (kilomètres-voyageur ou kilomètres-train prestés, nombre de voyageurs transportés, retards, correspondances manquées, trains supprimés, etc.). Il en va de même des résultats des études que la SNCB a entreprises ou qu'elle entreprend.

Dit artikel regelt eveneens de procedure bij de vaststelling van ernstige inbreuken op de bepalingen van het beheerscontract die de gebruikers onmiddellijk raken, of bij openlijk gebrek aan medewerking aan of zelfs weerstand tegen deze controles. Een eerste maatregel is dat het directiecomité van de NMBS op de hoogte wordt gebracht. Het directiecomité kan op dit verslag reageren met een verantwoording die bij het verslag van het controlerende personeelslid aan de raad van bestuur van het Instituut wordt gevoegd. Uiteraard kan het directiecomité zelf de binnen de NMBS de gevolgen voor de verantwoordelijke(n) voor het incident regelen, maar dat behoort tot zijn autonome bevoegdheid. Men mag zelfs verwachten dat ernstige negatieve verslagen aanleiding zullen geven tot aangepaste maatregelen van de NMBS-leiding ten aanzien van de betrokkenen.

Art. 6

Het Instituut maakt jaarlijks een omstandig activiteitenverslag op, waarin het zijn bevindingen bekendmaakt over de naleving door de NMBS van de bepalingen van het beheerscontract die de gebruikers aanbelangen. Dit verslag wordt ter beschikking gesteld van de regering, het parlement, de NMBS, de leden van het Instituut en het grote publiek. Om de treingebruikers zelf te bereiken, is het zinvol dat het jaarverslag ook in een verkorte en vlot leesbare vorm beschikbaar is.

De controle op het Instituut wordt bij koninklijk besluit geregeld.

Art. 7

Voor de financiering van het Instituut wordt een participatiefonds opgericht, dat gestijfd wordt door:

— een door de Koning te bepalen gedeelte (bijvoorbeeld 0,3 tot 0,5 %) van de inkomsten van de NMBS uit geleverde vervoersprestaties. Deze werkwijze is niet zo vreemd: ook het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid wordt onrechtstreeks door de automobilisten gefinancierd, via bijdragen van de verzekeringsondernemingen en de automobielsinspectie;

— een jaarlijkse overheidsdotatie uit de federale begroting;

— giften en legaten. De raad van beheer moet echter in staat worden gesteld om giften en legaten af te wijzen, bijvoorbeeld als de aanvaarding expliciete of impliciete voorwaarden inhoudt of kan inhouden die ingaan tegen de doelstellingen van het Instituut;

Cet article fixe également la procédure applicable en cas de constatation d'infractions graves aux dispositions du contrat de gestion qui touchent directement les usagers, ou en cas de manque flagrant de collaboration, voire en cas d'opposition dans le cadre de ces contrôles. Nous proposons en premier lieu que le comité de direction de la SNCB doit être informé. Le comité de direction peut réagir à ce rapport par une justification qui est jointe au rapport adressé par l'agent ayant effectué le contrôle au conseil de direction de l'Institut. Il est évident que le comité de direction peut déterminer les conséquences que subiront au sein de la SNCB le ou les responsables de l'incident, mais cela fait partie de son autonomie de compétence. On peut même s'attendre que des rapports très négatifs donnent lieu à des mesures appropriées de la part de la direction de la SNCB à l'encontre des intéressés.

Art. 6

L'Institut établit chaque année un rapport d'activité circonstancié, dans lequel il publie ses constatations concernant le respect par la SNCB des dispositions du contrat de gestion concernant les utilisateurs. Ce rapport est mis à la disposition du gouvernement, du parlement, de la SNCB, des membres de l'Institut et du grand public. Pour qu'il soit accessible aux usagers des chemins de fer le rapport annuel doit également être disponible sous une forme condensée et très lisible.

Le contrôle de l'Institut est réglé par arrêté royal.

Art. 7

Il est créé, pour le financement de l'Institut, un fonds de participation alimenté par:

— une quotité à fixer par le Roi (par exemple de 0,3 à 0,5 %) des recettes générées par les prestations de transport effectuées par la SNCB. Cette technique de financement n'est pas aussi étrange qu'il y paraît: l'Institut belge de la sécurité routière est également financé indirectement par les automobilistes, par le biais des cotisations des entreprises d'assurance et de l'inspection automobile.

— une dotation publique annuelle à charge du budget fédéral;

— des dons et legs. Le conseil d'administration doit toutefois être en mesure de refuser des dons et des legs lorsque, par exemple, leur acceptation implique ou peut impliquer des conditions explicites ou implicites qui vont à l'encontre des objectifs de l'Institut;

— de vergoedingen voor de adviesopdrachten ten behoeve van gewesten, provincies en gemeenten, zoals bepaald in artikel 2 § 2, 3°.

Art. 8 en 9

Vermits de participatie van de treingebruikers veel diepgaander wordt geregeld in deze wet dan in artikel 47 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, verliest dit artikel, wat de NMBS betreft, zijn zin en moet de bepaling dus, wat de NMBS betreft, niet van toepassing verklaard worden.

Ook het bestaande Raadgevend comité bij de NMBS (koninklijk besluit van 5 maart 1992 en ministerieel besluit van 18 mei 1995) wordt opgeheven.

Art. 10

Dit artikel bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet. De gekozen datum geeft de regering de tijd om de nodige schikkingen te treffen inzake de samenstelling van de algemene vergadering van het Instituut.

J. ANSOMS

— les rétributions afférentes aux missions d'avis visées à l'article 2, § 2, 3°, effectuées au profit des régions, des provinces et des communes.

Art. 8 et 9

Etant donné que la participation des usagers des chemins de fer est réglée de manière beaucoup plus détaillée dans la loi proposée qu'à l'article 47 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques autonomes, cet article devient sans objet en ce qui concerne la SNCB et il y a dès lors lieu de préciser que cette disposition ne s'applique pas à celle-ci.

Le comité consultatif institué auprès de la SNCB (arrêté royal du 5 mars 1992 et arrêté ministériel du 18 mai 1995) est supprimé.

Art. 10

Cet article fixe la date d'entrée en vigueur de la loi proposée. La date choisie donne au gouvernement le temps nécessaire pour prendre les dispositions requises en ce qui concerne la composition de l'assemblée générale de l'Institut.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

§ 1. Er wordt een Belgisch Instituut voor het spoorvervoer opgericht, hierna "het Instituut" genaamd.

Het Instituut heeft rechtspersoonlijkheid.

§ 2. Het Instituut heeft als opdrachten:

1° de ondersteuning van de overheid bij de voorbereiding en de uitvoering van het vervoerbeleid per spoor en de controle van de naleving van de contractuele bepalingen door de NMBS. Daartoe streeft het Instituut permanente samenwerking na met de gewesten en de gewestelijke maatschappijen voor openbaar stads- en streekvervoer, alsook met de organen en instellingen die zich deskundigheid inzake het vervoer ten doel stellen;

2° bijdragen tot de kwaliteit van de dienstverlening door de NMBS, onder meer door de organisatie en de inhoudelijke ondersteuning van de dialoog tussen de gebruikers en de NMBS, door adviesverlening op eigen initiatief of op vraag van de NMBS of de minister bevoegd voor het Vervoer;

3 de uitvoering, tegen een vergoeding waarvan het bedrag bepaald wordt door de raad van bestuur, van adviesopdrachten voor de gewesten, de provincies en de steden en gemeenten, voor zover deze adviezen betrekking hebben op het spoorvervoer;

4° elke opdracht die betrekking heeft op het spoorvervoer, voor zover het de uitvoering ervan nuttig acht.

Art. 3

§ 1. De algemene vergadering van het Instituut bestaat uit:

1° de minister bevoegd voor het Vervoer, als voorzitter;

2° vertegenwoordigers van de representatieve organisaties die de belangen van de gebruikers in het algemeen, van de treingebruikers in het bijzonder,

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

§ 1^{er}. Il est créé un Institut belge des transports ferroviaires, dénommé ci-après «l'Institut».

L'Institut est doté de la personnalité juridique.

§ 2. L'Institut a pour mission:

1° d'aider l'autorité à élaborer et à mettre en oeuvre la politique des transports ferroviaires ainsi que de contrôler le respect des dispositions contractuelles par la SNCB. A cette fin, l'Institut s'efforce de développer une collaboration permanente avec les régions et les sociétés régionales de transport public urbain et régional ainsi qu'avec les organismes et les institutions qui ambitionnent d'acquérir une expertise dans le domaine des transports;

2° d'aider la SNCB à fournir un service de qualité, notamment en organisant le dialogue entre les usagers et la SNCB et en y apportant un soutien sur le plan du contenu ainsi qu'en donnant des avis, d'initiative ou à la demande de la SNCB ou du ministre qui a les transports dans ses attributions;

3° d'accomplir, moyennant une rétribution dont le montant est déterminé par le conseil d'administration, des missions d'avis pour les régions, les provinces et les villes et communes, pour autant que ces avis concernent les transports ferroviaires;

4° d'accomplir toute mission qui a trait aux transports ferroviaires, pour autant qu'il le juge utile.

Art. 3

§ 1^{er}. L'assemblée générale de l'Institut est composée:

1° du ministre qui a les transports dans ses attributions, en qualité de président;

2° de représentants des organisations représentatives défendant les intérêts des usagers en général, des usagers des chemins de fer en particulier, de ca-

van bijzondere categorieën van treingebruikers, van de gezinnen en van het leefmilieu behartigen en die toetreden op uitnodiging van de voorzitter;

3° vertegenwoordigers van de representatieve organisaties van steden en gemeenten;

4° vertegenwoordigers van de representatieve organisaties van de provincies;

5° een vertegenwoordiger van de ombudsdienst van de NMBS;

6° een vertegenwoordiger van De Post;

7° een vertegenwoordiger van het bestuur van het Vervoer te land;

8° een vertegenwoordiger van elk gewest.

De voorzitter uitgezonderd, telt de algemene vergadering evenveel Nederlandstalige als Franstalige leden.

De vergaderingen worden met raadgevende stem bijgewoond door:

1° een vertegenwoordiger van het directiecomité van de NMBS;

2° een vertegenwoordiger van elke maatschappij voor openbaar stads- en streekvervoer;

3° drie onafhankelijke deskundigen inzake het vervoer in het algemeen of het openbaar vervoer in het bijzonder.

§ 2. De algemene vergadering is bevoegd voor:

1° de samenstelling van de raad van bestuur;

2° de goedkeuring van het huishoudelijk reglement, het personeelsstatuut, de jaarlijkse beleidsnota's, de begrotingen, de jaarverslagen en de jaarrekeningen, de gebruikersadviezen aan de NMBS en aan de minister bevoegd voor het Vervoer en de bijkomende opdrachten van het Instituut, bedoeld in artikel 2, § 2, 4°.

§ 3. De algemene vergadering wordt minstens tweemaal per jaar bijeengeroepen door de raad van bestuur.

Ze komt tevens bijeen indien minstens vier tienden van de leden hierom verzoeken of indien een advies wordt gegeven zoals bedoeld in artikel 2, § 2, 2°.

tégories particulières d'usagers des chemins de fer, des familles et de l'environnement, et qui y adhèrent à l'invitation du président;

3° de représentants des organisations représentatives des villes et des communes;

4° de représentants des organisations représentatives des provinces;

5° d'un représentant du service de médiation de la SNCB;

6° d'un représentant de La Poste;

7° d'un représentant de l'administration du transport terrestre;

8° d'un représentant de chacune des régions.

A l'exception du président, l'assemblée générale compte autant de membres francophones que de membres néerlandophones.

Participent aux assemblées avec voix consultative:

1° un représentant du comité de direction de la SNCB;

2° un représentant de chacune des sociétés de transport public urbain et régional;

3° trois experts indépendants en matière de transport en général ou de transport public en particulier.

§ 2. L'assemblée générale a compétence pour:

1° constituer le conseil d'administration;

2° approuver le règlement d'ordre intérieur, le statut du personnel, les notes annuelles de politique, les budgets, les rapports annuels et les comptes annuels, les avis adressés par les usagers à la SNCB et au ministre qui a les transports dans ses attributions ainsi que toute autre mission de l'Institut, visée à l'article 2, § 2, 4°.

§ 3. L'assemblée générale est convoquée au moins deux fois par an par le conseil d'administration.

Elle se réunit également lorsque au moins quatre dixièmes de ses membres en font la demande ou lorsqu'elle rend un avis conformément à l'article 2, § 2, 2°.

Art. 4

§ 1. De leden van de raad van bestuur worden door de algemene vergadering verkozen onder de leden van het Instituut.

De minister bevoegd voor het Vervoer, de vertegenwoordigers van de representatieve organisaties van de treingebruikers en de vertegenwoordiger van de ombudsdienst van de NMBS maken van rechtswege deel uit van de raad van bestuur.

De voorzitter uitgezonderd, telt de raad van bestuur evenveel Nederlandstalige als Franstalige leden.

Het mandaat heeft een duur van vier jaar en is verlengbaar.

De vertegenwoordiger van het directiecomité van de NMBS woont de vergaderingen van de raad van bestuur bij met raadgevende stem.

§ 2. De raad van bestuur is bevoegd voor alle aanlegenheden die bij deze wet niet uitdrukkelijk aan de algemene vergadering worden voorbehouden.

§ 3. De afgevaardigd beheerder van het Instituut woont de vergaderingen van de raad van bestuur van de NMBS bij met raadgevende stem.

Art. 5

§ 1. De NMBS stelt de statistische gegevens die betrekking hebben op de vervoersprestaties, geleverd in het kader van haar opdrachten van openbare dienst zoals bepaald in de wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, alsmede de resultaten van studies die zij ondernomen heeft of onderneemt, ter beschikking van het Instituut.

§ 2. Bij hun controles hebben de personeelsleden van het Instituut vrije toegang tot de volledige infrastructuur en tot de installaties die dienstig zijn voor het spoorvervoer, mits eerbiediging van de geldende veiligheidsvoorschriften.

Zij hebben op het Belgische grondgebied gratis toegang tot alle rijtuigen die gebruik maken van het spoorwegnet.

§ 3. De controleurs bedoeld in § 2 maken verslag op van hun controles betreffende de kwaliteit van de dienstverlening.

Bij de vaststelling van ernstige inbreuken op de bepalingen van het beheerscontract of bij gebrek aan medewerking vanwege de betrokken verantwoordelijken wordt het verslag overgemaakt aan het directiecomité van de NMBS, dat op het verslag kan repliceren.

De verslagen van de controleurs, in voorkomend

Art. 4

§ 1^{er}. Les membres du conseil d'administration sont élus par l'assemblée générale parmi les membres de l'Institut.

Le ministre qui a les transports dans ses attributions, les représentants des organisations représentatives des usagers des chemins de fer et le représentant du service de médiation de la SNCB sont membres de droit du conseil d'administration.

A l'exception du président, le conseil d'administration est composé d'un nombre égal de membres francophones et néerlandophones.

Le mandat d'administrateur a une durée de quatre ans et est renouvelable.

Le représentant du comité de direction de la SNCB assiste aux réunions du conseil d'administration avec voix consultative.

§ 2. Le conseil d'administration est compétent pour toutes les matières que la présente loi ne réserve pas expressément à l'assemblée générale.

§ 3. L'administrateur délégué de l'Institut assiste aux réunions du conseil d'administration de la SNCB avec voix consultative.

Art. 5

§ 1^{er}. La SNCB met à la disposition de l'Institut les données statistiques relatives aux prestations en matière de transport effectuées dans le cadre de ses missions de service public définies dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques autonomes, ainsi que les résultats des études qu'elle a entreprises ou entreprend.

§ 2. Pour effectuer leurs contrôles, les membres du personnel de l'Institut ont librement accès à l'ensemble des infrastructures et aux installations servant au transport ferroviaire, à condition de respecter les prescriptions de sécurité en vigueur.

Ils ont droit, sur l'ensemble du territoire belge, au libre parcours dans toutes les voitures circulant sur le réseau ferroviaire.

§ 3. Les contrôleurs visés au § 2 font rapport au sujet de leurs contrôles concernant la qualité des prestations fournies.

En cas de constatation d'infractions graves aux dispositions du contrat de gestion ou en cas de défaut de collaboration de la part des responsables concernés, le rapport est transmis au comité de direction de la SNCB, qui possède un droit de réplique.

Les rapports des contrôleurs, accompagnés, le cas

geval vergezeld van de repliek bedoeld in het tweede lid, worden overgemaakt aan de raad van bestuur van het Instituut.

Art. 6

Het Instituut maakt jaarlijks een omstandig activiteitenverslag op, dat ook een evaluatie inhoudt van de bevindingen betreffende de dienstverlening en de naleving van de bepalingen van het beheerscontract door de NMBS.

Het verslag wordt overgemaakt aan de federale regering, de gewestregeringen, het federale parlement, de raden van de gemeenschappen en de gewesten, de raad van bestuur van de NMBS en de leden van het Instituut. Het wordt tevens ter beschikking gesteld van de treingebruikers.

De Koning regelt de controle op het Instituut.

Art. 7

Er wordt een Fonds voor participatie van de treingebruikers opgericht, hierna "het Fonds" genaamd.

Het Fonds wordt gestijfd door:

1° een door de Koning vastgesteld gedeelte van de jaarlijkse inkomsten uit de vervoersprestaties van de NMBS;

2° een jaarlijkse dotatie uit de federale begroting;

3° giften en legaten, voor zover deze aanvaard worden door de raad van bestuur van het Instituut;

4° de vergoedingen voor de adviesopdrachten bedoeld in artikel 2, § 2, 3°.

Het Fonds wordt beheerd door de raad van bestuur van het Instituut.

Het Fonds financiert de werking van het Instituut.

Art. 8

Artikel 47 van de wet van 21 maart 1991 tot hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wordt aangevuld met de volgende paragraaf:

"§ 4. Dit artikel is niet van toepassing op de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen."

échéant, de la réplique visée à l'alinéa 2, sont transmis au conseil d'administration de l'Institut.

Art. 6

L'Institut établit chaque année un rapport d'activité circonstancié, comportant notamment une évaluation des constatations relatives aux prestations fournies et au respect par la SNCB des dispositions du contrat de gestion.

Ce rapport est transmis au gouvernement fédéral, aux gouvernements des régions, au parlement fédéral, aux conseils des communautés et des régions, au conseil d'administration de la SNCB et aux membres de l'Institut. Il est également mis à la disposition des usagers des chemins de fer.

Le Roi fixe les modalités du contrôle auquel est soumis l'Institut.

Art. 7

Il est créé un Fonds pour la participation des usagers des chemins de fer, dénommé ci-après «le Fonds».

Le Fonds est alimenté par:

1° une quotité, fixée par le Roi, des recettes annuelles générées par les prestations de transport effectuées par la SNCB;

2° une dotation annuelle à charge du budget fédéral;

3° des dons et legs, pour autant que ceux-ci soient acceptés par le conseil d'administration de l'Institut;

4° les rétributions afférentes aux missions d'avis visées à l'article 2, § 2, 3°.

Le Fonds est géré par le conseil d'administration de l'Institut.

Le Fonds sert à financer le fonctionnement de l'Institut.

Art. 8

L'article 47 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques est complété par le paragraphe suivant:

"§ 4. Le présent article ne s'applique pas à la Société nationale des chemins de fer belges."

Art. 9

Het Raadgevend comité bij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen wordt opgeheven.

Art. 10

Deze wet treedt in werking de eerste dag van de vierde maand na die waarin ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

7 juli 1999

J. ANSOMS
M. HENDRICKX
J. VAN EETVELT

Art. 9

Le comité consultatif institué auprès de la Société nationale des chemins de fer belges est supprimé.

Art. 10

La présente loi entre vigueur le premier jour du quatrième mois qui suit celui au cours duquel elle a été publiée au *Moniteur belge*.

7 juillet 1999