

- 1578 / 1 - 94 / 95

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

24 OKTOBER 1994

VOORSTEL VAN RESOLUTIE waarin wordt gepleit voor een parlementair debat over een evaluatie van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven

(Ingediend door de heer Defeyt, mevr. Vogels,
de heren Simons en Van Dienderen)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De uitvoering van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven heeft *de facto* geleid tot de sluipende maar onbetwistbare privatisering van tal van overheidsdiensten.

De enkelingen die bij de goedkeuring van de amendementen en de definitieve versie op de risico's van de nieuwe wet hebben gewezen, lijken ondertussen gelijk te krijgen. Zij vreesden voor drieërlei gevaren :

1. Zouden de overheidsdiensten, die in wezen in een sfeer van concurrentie zoals in de privé-sector terechtkwamen, niet teveel nadruk op hun commerciële belangen in plaats van op hun taak als overheidsdienst leggen ? Dat was een eerste risico.

2. Werden de bestuurders aangesteld in het belang van het bedrijf of van de politieke partijen ? Dat was het tweede risico.

3. Zou de soepele beheersstructuur van de nieuwe autonome overheidsbedrijven (AOB) — door de voorstanders van de wet « modernisering » ge-

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

- 1578 / 1 - 94 / 95

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

24 OCTOBRE 1994

PROPOSITION DE RESOLUTION visant à ouvrir un débat parlementaire sur l'évaluation de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et sur sa nécessaire adaptation

(Déposée par M. Defeyt, Mme Vogels,
MM. Simons et Van Dienderen)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La mise en œuvre de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques a, *de facto*, débouché sur une privatisation rampante mais incontestable de nombreux services publics.

L'expérience donne ainsi raison à ceux, malheureusement minoritaires lors du vote des amendements et du texte final, qui voyaient dans la philosophie de cette loi un triple risque :

1. Les services publics étant placés essentiellement dans un cadre privé de concurrence ne vont-ils pas privilégier leur secteur commercial par rapport à leur mission de service public ? C'était le premier risque.

2. Les gestionnaires seront-ils nommés pour le bien de l'entreprise ou pour celui de partis politiques ? C'était là le deuxième risque.

3. La gestion plus souple des entreprises publiques autonomes (EPA) — appelée « modernisation » par les partisans de cette loi — apportera-t-

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

noemd — gunstiger tarieven voor de gebruikers opleveren en zo ja, voor welke gebruikers? Dat was het derde risico.

Ondertussen moeten we vaststellen dat de veront-rustende voorspellingen inderdaad zijn uitgekomen. De bestuurders hebben zich vooral door de commerciële belangen van hun bedrijf laten leiden. De in hoofdzaak politiek benoemde bestuurders hebben niet in de eerste plaats het algemeen belang op het oog gehad. Als de tarieven al ingrijpend werden gewijzigd, dan gebeurde dat zeker niet ten gunste van de gemiddelde consument.

De opdracht als overheidsdienst komt dus steeds meer in het gedrang. Ook de toekomst ziet er niet rooskleurig uit, omdat :

- de bestuurders van de betrokken overheidsbedrijven de regels overtreden die blijven gelden voor bedrijven die, juridisch althans, nog steeds als overheidsdiensten worden beschouwd (dat is bijvoorbeeld het geval voor de overheidsbestellingen bij BELGACOM). Nog maar eens kon geen keuze tussen twee logische opties worden gemaakt;

- de wet van 21 maart 1991 bepaalde « spelregels » oplegt, maar die regels niet de waarborg inhouden dat zowel individuele als collectieve belangen aan hun trekken komen. Denken we maar aan de NMBS en haar werken in onderaanneming, die op het eerste gezicht financieel een goede zaak voor de NMBS leken, maar uiteindelijk de overheid handenvol geld en de samenleving heel wat banen hebben gekost;

- stelselmatig dochterondernemingen worden opgericht en werk in onderaanneming wordt gegeven, het management niet tegen zijn taak opgewassen blijkt en de Staat weigert om de betrokken bedrijven de nodige middelen voor hun groei te verschaffen, zodat bepaalde privé-ondernemingen al te zeer direct of indirect worden bevoordeeld, ten koste van de overheidsfinanciën. Dat is onder meer het geval met de RLW en haar deelneming in BATC.

De verwatering van de openbare dienstverlening is niet onomkeerbaar. Er is evenwel dringend een drastische koerswijziging nodig, wil men de overheidsbedrijven in een eerste fase trachten te consolideren en vervolgens hun ontplooiing bevorderen.

De Europese regelgevingen (richtlijnen en verordeningen) waarop de Belgische wetgever zich in 1991 heeft gebaseerd, moeten worden geamendeerd. Het overleg rond de wijziging van de Europese Verdragen is wellicht de laatste kans om de overheidsdienst als dusdanig opnieuw een centrale plaats te bezorgen in de sociaal-economische ontwikkeling van de Unie. Ondertussen moeten we erop toezien dat Europese regelgevingen die nog ter tafel liggen, niet uitmonden in een nog verder doorgedreven liberalisering van de betrokken overheidsdiensten.

Die noodzakelijke en grondige aanpassing van de Europese regelgeving hoeft niet te beletten dat ook de wet van 21 maart 1991 sterk wordt bijgestuurd. Aan de herziening van die wet moet een ruim debat

elle une tarification à l'avantage des usagers, et surtout de quels usagers? C'était le troisième risque.

On peut aujourd'hui dire que ces trois risques se sont concrétisés : les administrateurs ont été pour l'essentiel occupés par leur secteur commercial; les nominations essentiellement politiques des administrateurs n'ont pas permis de désigner des administrateurs avant tout au service du « service public »; les glissements tarifaires n'ont, là où ils ont été significatifs, pas été favorables au consommateur moyen.

Le service public est donc en recul, et de nouvelles menaces pèsent sur son devenir. Ces menaces viennent de ce que :

- les administrateurs des entreprises publiques concernées en arrivent à négliger les règles qui continuent à valoir pour des entreprises qui, juridiquement en tout cas, demeurent publiques (c'est le cas par exemple en matière de commandes publiques dans le cas de Belgacom). Une fois de plus, on n'a pas pu choisir entre deux logiques;

- les « règles du jeu » imposées par la loi du 21 mars 1991 ne garantissent pas la rencontre des intérêts individuels et des intérêts collectifs. Il en va ainsi, par exemple, en ce qui concerne la sous-traitance de travaux par la SNCB : profitable à première vue pour les finances de la SNCB, elle se révèle être une mauvaise opération pour l'emploi et les finances publiques;

- le recours systématique à la filialisation et à la sous-traitance, les fautes de gestion et le refus de l'Etat de donner aux entreprises concernées les moyens nécessaires à leur développement ont conduit à favoriser de manière outrancière — directement ou indirectement — certaines entreprises privées, au détriment des finances publiques. Il en va ainsi, notamment, de la RVA dans ses relations avec BATC.

Cette dérive du secteur public n'est pas une fatalité. Cependant, pour consolider dans un premier temps, redynamiser par après le service public, une modification fondamentale de la politique menée à ce jour s'impose d'urgence.

Les textes européens (directives et règlements) qui ont guidé le législateur belge en 1991 doivent être amendés. Les négociations qui s'ouvrent sur la renégociation des traités constituent probablement la dernière occasion de remettre le service public au cœur du développement socio-économique de l'Union. En attendant, les textes européens encore à discuter ou à interpréter ne peuvent déboucher sur un renforcement supplémentaire de la libéralisation des services publics concernés.

Ce nécessaire remaniement en profondeur du contexte légal européen n'empêche pas d'apporter d'importantes corrections à la loi du 21 mars 1991. La révision de cette loi passe par un débat que les analy-

voorafgaan. De onderstaande situatieschets kan die discussie op gang brengen en verschillende denkpijsten opleveren.

1. NMBS : SST of binnenlands net ?
2. BELGACOM : falend management.
3. DE POST : een ruimere openbare dienstverlening.
4. RLW, NMLW en BATC : doorgaan met de privatisering ?

1. De NMBS : SST of binnenlands net ?

1.1. Kritiek op de inhoud en de uitvoering van het beheerscontract.

Volgende opmerkingen kunnen vandaag worden gemaakt of gewoon bevestigd :

— de visie op het passagiersvervoer en vooral op de toekomst ervan is louter boekhoudkundig en lineair;

— het pakket « gewaarborgde minimumprestaties » voor het binnenlandse net — nog het enige dat als overheidsdienst wordt beschouwd — baart grote zorg; de NMBS kan morgen beslissen fors in dat aanbod te snoeien zonder afbreuk te doen aan het contract;

— 170 stations worden bedreigd (alle stopplaatsen waar niet meer dan 150 reizigers per dag opstappen). Daarvan werden 36 ondertussen gesloten;

— sommige oplossingen zijn tot mislukking gedoemd; het IC-IR-plan van 1984 heeft bijvoorbeeld aangetoond dat de veronderstelling dat treinreizigers gemakkelijk op een bus zouden overschakelen, een illusie is gebleken (maar een derde van de passagiers van geschrapte stations of lijnen neemt nu de bus... voor zover die nog rijdt !);

— over de eerder aangegane contractuele verbin-tenissen voor de aanleg van een VVT-net rond Brussel praat geen mens meer !

— het spoorwegbeleid is niet langer een zaak van de politiek. De NMBS is een raderwerk dat wel met overheidsgeld wordt gesmeerd, maar als « autonoom » bedrijf beleidskeuzes maakt waarop de verkozenen van het volk geen controle hebben en waarover ze zelfs niet behoorlijk worden geïnformeerd;

— de samenwerking tussen de NMBS en de drie regionale vervoersmaatschappijen blijft ondermaats;

— de raad van bestuur leeft de regels van het bedrijfsplan niet na. Voor de SST werd nog maar eens uit de kredieten geput die voor de modernisering van het binnenlandse net waren bestemd.

1.2. Conclusies

— Het beheerscontract biedt geen enkele waarborg voor de toekomst van de NMBS.

Het beheerscontract mag de NMBS dan al beleidsautonomie verlenen, de nodige financiële middelen blijven uit. Daarom bedreigt het contract de toekomst van het overheidsbedrijf. De donkerste wolken pakken zich samen boven het goederenvervoer (dat

ses qui suivent peuvent contribuer à lancer et à alimenter.

1. SNCB : le TGV ou le service intérieur ?
2. BELGACOM : une direction déficiente.
3. LA POSTE : étendre le service public.
4. RVA, SNVA et BATC : privatiser encore plus ?

1. SNCB : le TGV ou le service intérieur ?

1.1. Le contenu et la mise en œuvre du contrat de gestion : critiques.

On peut aujourd'hui confirmer ou observer :

— une « vision comptable et linéaire » du réseau voyageurs, et, surtout, de son avenir;

— des prestations minimales garanties — en service intérieur, le seul qui est considéré comme service public — extrêmement inquiétantes; la SNCB pourrait demain revoir son offre drastiquement à la baisse sans pour autant contrevenir au contrat;

— 170 gares menacées (celles qui ne franchissent pas le seuil de 150 voyageurs par jour). 36 d'entre elles ont entretemps été fermées;

— le recours à des solutions vouées à l'échec; la mise en route du plan IC-IR de 1984 a pourtant clairement montré que la reprise de la clientèle du rail par des autobus est une illusion (1/3 seulement des usagers de gares ou services supprimés prennent encore le bus... lorsque ce bus existe toujours);

— des engagements contractuels en matière de réalisation d'un réseau RER autour de Bruxelles qui ont purement et simplement disparu !

— la mise hors champ politique des choix en matière ferroviaire. Dans les faits, la SNCB est une machine qui fonctionne avec des crédits publics, sans que les élus de la nation aient la possibilité de contrôler ou même d'être sérieusement informés sur les choix opérés par cette société « autonome »;

— la collaboration entre la SNCB et les trois sociétés régionales de transports reste insatisfaisante;

— le non respect du plan d'entreprise par le conseil d'administration. On relèvera en particulier la ponction supplémentaire sur les crédits « modernisation du réseau intérieur » au bénéfice du TGV.

1.2. Conclusions

— Le contrat de gestion n'assure pas l'avenir de la SNCB.

Octroyant une autonomie de gestion à la SNCB sans la doter de moyens financiers suffisants, le contrat de gestion menace l'avenir du service public. De très sérieuses menaces continuent en effet à planer sur le devenir de la SNCB, particulièrement sur le

integraal — inclusief het gecombineerd vervoer — uit het pakket van de overheidsdiensten werd gelicht), maar ook boven diverse aspecten van de dienstverlening in verband met het reizigersvervoer. De NMBS kan nog tientallen stations sluiten en tal van diensten schrappen en toch haar contractuele verplichtingen tegenover de Staat nakomen.

— Het beheerscontract biedt onvoldoende ruimte voor een offensief beleid op het stuk van het openbaar vervoer.

Aangezien voor de gewaarborgde dienstverlening minimumnormen mogen worden toegepast en tegelijkertijd onvoldoende geld beschikbaar wordt gesteld, is het reizigersvervoer nog steeds in gevaar. Alle aandacht gaat naar één project : de SST, ook al blijkt vandaag nog meer dan ooit werd gevreesd dat de SST aan de andere dienstverlening knaagt. Projecten zoals het VVT-net rond Brussel, waarvan de deugdelijkheid in alle politieke kringen vaststond, krijgen nauwelijks financiële middelen. Het verlenen van autonomie ging gepaard met een balkanisering van het aanbod binnen de dienstverlening van het openbaar vervoer. Aangeboden diensten, tarieven en promotiecampagnes van de spoorwegen en de regionale vervoersmaatschappijen vertonen onderling zoveel verschillen dat zelfs ervaren reizigers er niet meer wijs uit raken. Het mag dan ook niemand verwonderen dat de betrokkenen liever de auto nemen. Die stopt niet aan de grenzen van gewesten of instellingen.

Toename van de schuldenlast van de NMBS in plaats van verlichting door de Staat

Een van de belangrijkste bepalingen van Richtlijn 91/440 houdt verband met de schuldenlast van de spoorwegmaatschappijen, die door de Lid-Staten moest worden verlicht zodat zij opnieuw met een schone lei konden beginnen. In België is daarvan niets in huis gekomen. De schuld van de NMBS zal binnen afzienbare tijd van 75 tot 200 miljard frank zijn opgelopen, als gevolg van de kosten voor de bouw van de SST.

Sluipende privatisering

De politieke overheid heeft de NMBS autonomie verleend en laat het bijgevolg aan de directie van het bedrijf over om de nodige herstructureringen door te voeren... Het spreekt vanzelf dat een diepgaande herstructurering onontbeerlijk is, vooral omdat de spoorwegmaatschappij nog steeds gekenmerkt werd door een logge administratie. Bij de verontrustende keuzes die werden gemaakt is evenwel sprake van sluipende privatisering volgens het beproefde recept waarbij het beste naar de privé-sector gaat en de NMBS genoeg moet nemen met wat overbleef en dat in een « herstructureringspool » werd gestopt. Tot slot kunnen ook vraagtekens worden geplaatst

trafic marchandises (qui n'a pas été retenu, sous aucune forme, pas même le trafic combiné, comme étant un service public), mais aussi sur de nombreux services voyageurs. Rappelons à cet égard que la SNCB pourrait encore fermer des dizaines de gares et supprimer bon nombre de services sans pour autant sortir de ses obligations contractuelles vis-à-vis de l'Etat.

— Le contrat de gestion n'a pas mis en place les conditions d'une politique offensive de transports en commun.

Les menaces sur les services voyageurs restent importantes par la combinaison de normes minimalistes de services garantis, et de l'insuffisance de moyens financiers octroyés. Seul un grand projet est résolument promu, celui du TGV, même s'il s'avère aujourd'hui que c'est plus que nous le craignons encore au détriment d'autres services. Par contre, des projets qui font l'unanimité politique, comme le développement du RER autour de Bruxelles, ne disposent pas de moyens financiers crédibles. Enfin, l'autonomisation s'est accompagnée d'une balkanisation de l'offre de transports publics : tant l'offre que les tarifs et actions promotionnelles des chemins de fer et des sociétés régionales de transport sont aujourd'hui d'une diversité à s'y perdre. De quoi perdre des voyageurs, qui, en voiture, ne s'arrêtent pas aux frontières régionales ou institutionnelles.

Une aggravation de la dette de la SNCB au lieu de son allègement par l'Etat

Une des dispositions importantes de la Directive 91/440 prévoyait l'allègement, par les Etats, de la dette accumulée par les sociétés ferroviaires de façon à leur permettre de repartir sur des bases saines. Rien de tout cela, mais une aggravation de la dette de la SNCB, qui passera sous peu de 75 à 200 milliards de francs pour financer surtout la construction du TGV.

Une privatisation rampante

Les politiques, par l'autonomie accordée à la SNCB, laissent à la direction de la société le soin de la restructurer... Une restructuration en profondeur de la SNCB est certes indispensable, surtout dans une société qui reste très marquée par un fonctionnement administratif. Mais la voie poursuivie aujourd'hui inquiète, car elle s'apparente plutôt à une privatisation rampante, à savoir le mécanisme classique qui octroie les beaux morceaux aux privés et laisse à charge de la SNCB les laissés pour compte, qui échouent dans le « pool de restructuration ». Enfin, on peut douter de l'économie réalisée par la SNCB en faisant appel à des filiales ou directement à

bij de bezuinigingspolitiek van de NMBS, die bepaalde taken door dochterondernemingen of gewoon door privé-ondernemingen laat uitvoeren, terwijl ze zelf is uitgerust om het in onderaanneming uitgegeven werk uit te voeren.

2. BELGACOM : falend management

Al sinds enkele maanden weet iedereen dat het opstarten van het nieuwe mobilfoonnet van Belgacom (GSM) aanleiding heeft gegeven tot zware beleidsfouten, onregelmatigheden en zelfs onwettelijke praktijken. Die onaanvaardbare feiten werden uitvoerig omschreven in het derde rapport van het college van commissarissen van Belgacom en in het verslag van de recentste doorlichting. Desondanks doen sommigen liever alsof hun neus bloedt en willen ze gewoon doorgaan.

Gelet op de ernst van de feiten eisen wij :

- dat zonder al te veel inschikkelijkheid wordt uitgezocht wat precies de verantwoordelijkheid van het directiecomité, de gedelegeerd-bestuurder, de overige bestuurders en de regeringscommissaris is. Zij zijn hoe dan ook in de eerste plaats gezamenlijk in de fout gegaan door geen bestuur voor de mobilfonie-unit aan te stellen;

- conservatoire maatregelen, zodat geen bestuurders en directeurs voor het toekomstige dochterbedrijf voor de mobilfonie worden aangesteld, vooraleer duidelijk vaststaat welke verantwoordelijkheid de kandidaten voor die functie precies zullen dragen;

- nauwkeurige financiële rekeningen, zodat de belangen van Belgacom binnen de nieuwe dochteronderneming gevrijwaard blijven;

- een grondig en onafhankelijk onderzoek om na te gaan of onregelmatigheden in de procedure niet voor financiële « lekken » hebben gezorgd.

Tot zover onze commentaar op de gebeurtenissen die Belgacom op haar grondvesten deden wankelen en een malaise aan het licht hebben gebracht die eigenlijk al is ontstaan toen het nieuwe management is aangetreden. De vraag naar duidelijkheid is evenwel niet de hoofdvraag : blijkbaar doet zich binnen de directie van Belgacom een structureel probleem voor, dat zowel van technologische als van bestuurlijke aard is.

Dat leidt onvermijdelijk tot de vraag of de juiste mensen wel op de juiste plaats zitten. Welke lessen voor de toekomst van Belgacom ook uit de feiten mogen worden getrokken, een bedrijf van dergelijke omvang verdient te worden geleid door topmanagers, vooral omdat het morgen aan tal van uitdagingen het hoofd moet bieden : de nieuwe BDS-dochter, de toekomstige dochteronderneming voor het internationale telefoonverkeer en, uiteraard, de nakende concurrentie op de markt van de gesprekstelefonie. Bij de bestuurders moet politieke gezindheid dus wijken voor bekwaamheid. Wij geloven niet dat zulks nu het geval is.

des privés lorsque, par exemple, elle est outillée pour réaliser des tâches sous-traitées.

2. Belgacom : une direction déficiente

On sait maintenant depuis plusieurs mois que la mise en route du nouveau réseau de mobilphonie (GSM) de Belgacom a donné lieu à de graves fautes de gestion et à des procédures irrégulières, voire illégales. Tous ces faits, inacceptables, ont été largement confirmés par un troisième rapport, celui du collège des commissaires de Belgacom et par le dernier audit effectué. Malgré cette double confirmation, il semblerait que certains acteurs souhaiteraient aller de l'avant comme si de rien n'était.

Devant la gravité des faits, nous demandons :

- une évaluation sans complaisance des responsabilités exactes du conseil de direction et de l'administrateur-délégué, voire des autres administrateurs, et du commissaire du gouvernement. Il faut en tout état de cause relever que la principale faute de gestion est collective : la non désignation des organes de gestion de l'unité de mobilphonie;

- des mesures conservatoires pour ne pas nommer les administrateurs et directeurs de la future filiale de mobilphonie avant d'avoir établi les responsabilités exactes de ceux qui sont candidats à ces postes;

- l'établissement de comptes financiers précis pour garantir les intérêts de Belgacom dans la filiale à constituer;

- une enquête approfondie et indépendante pour déterminer si les procédures irrégulières relevées n'ont pas favorisé des « fuites » de nature financière.

Voilà pour ce qui concerne les événements qui ont secoué Belgacom et ont permis de rendre publique l'expression d'un malaise perceptible presque depuis la mise en route de la nouvelle équipe de responsables. Mais au-delà des nécessaires clarifications, la véritable question posée par ces événements est ailleurs : on ne peut en effet s'empêcher de s'interroger sur la déficience structurelle de l'équipe de direction de Belgacom, à la fois en termes technologiques et en termes de gestion.

Ceci amène à s'interroger sur les hommes en place et leurs performances. Quelles que soient les options finalement retenues pour l'avenir de Belgacom, il faut que l'équipe dirigeante se classe au top niveau dans une entreprise de cette taille, en particulier au moment où Belgacom va devoir affronter les défis de la nouvelle filiale BDS, de la future filiale pour les communications internationales et, bien évidemment, celui de la concurrence sur la téléphonie vocale. C'est donc la qualité de gestionnaires qui doit primer sur les affiliations politiques. Nous ne pensons pas que ce soit le cas pour le moment.

3. DE POST : een ruimere openbare dienstverlening

Met de invoering van het AOB veranderde veel ten goede bij *De Brievenpost*. Zo gebeurt de uitreiking regelmatig en vroeger op de ochtend. De overeenkomst met de particuliere sector voor de uitreiking van kranten heeft ook gunstige gevolgen voor de dagbladen zelf.

Wij zijn evenwel van oordeel dat :

1. de buurtdienst (kleine postkantoren in de dorpen) behouden hoort te worden en de postbodes hun « verrichtingen ten huize » moeten voortzetten;

2. de pakjesdienst (Taxi-Post) op de ABX (van de NMBS) moet worden afgestemd, zodat onnodige concurrentie kan worden uitgesloten;

3. de kostprijs voor de uitreiking van tijdschriften van verenigingen bescherming behoeft omdat het een dienstopdracht betreft die thans niet als dusdanig in de wet is opgenomen (wij hebben ter zake een wetsvoorstel tot uitbreiding van de opdrachten van openbare dienstverlening van DE POST ingediend);

4. er meer personeelsleden uit de omgeving zelf moeten worden aangetrokken (vooral in Antwerpen en Brussel rijzen problemen omdat veel personeelsleden ver van het werk wonen, wat soms absentisme tot gevolg heeft); in dat verband kan ook effectief werk worden gemaakt van het aantrekken van buitenlands personeel of van personeel van buitenlandse origine.

*
* * *

Bij de *financiële Postdiensten* is men nog een eind van het begrip concurrentiële onderneming af. Toch kunnen al positieve aspecten worden aangestipt : contacten met Visa- en Diner's Club-netwerken, een creditrente van 4 %, een betere voeling met de cliënten ...

Wij zijn evenwel van oordeel dat :

1. het aantal automatische Postomat-loketten fors moet toenemen, er (door middel van een overeenkomst) toegang tot het Banksys-systeem moet komen en men via de automatische terminals de rekeningsaldo's moet kunnen opvragen;

2. alle postkantoren met computerterminals moeten worden uitgerust om heel concurrentieel en soepel met de postchequerekeningen om te kunnen gaan;

3. dank zij de toename van de contactpunten en de daaruit voortvloeiende verbeterde service, het doenbaar lijkt alle ambtenaren te verplichten een postchequerekening te openen waarop de overheids- en aanverwante instellingen hun salarissen kunnen storten. Zowel de Staatskas als de gebruikers vinden daar baat bij :

— *de Staatskas* : uitgaande van een bedrag van 500 miljard frank aan salarissen, kan de Staat per

3. La Poste : étendre le service public

Dans le domaine de *La Poste-courrier*, depuis l'instauration de l'EPA plusieurs choses se sont améliorées. Ainsi la distribution est-elle plus régulière et plus matinale. L'accord avec le privé pour la distribution des journaux porte également des fruits positifs pour la presse quotidienne.

Nous estimons toutefois :

1. que le service de proximité (micro-bureaux de poste dans les villages) doit être maintenu et que les facteurs doivent continuer leur « guichet à domicile »;

2. que le transport de colis (Taxi-Post) doit être coordonné avec l'ABX (de la SNCB) afin de faire cesser toute concurrence inutile;

3. que le prix de la presse d'association doit être protégé, il s'agit là d'une mission de service qui n'est pourtant aujourd'hui pas intégrée comme telle dans la loi (nous avons à ce sujet déposé une proposition de loi visant à étendre les missions de service public de La Poste);

4. qu'il faut favoriser l'engagement de personnel de proximité (les problèmes de déplacement et donc parfois d'absence sont réels surtout à Anvers et à Bruxelles par exemple) en envisageant sérieusement l'engagement de personnel étranger et d'origine étrangère.

*
* * *

Dans le domaine de *La Poste-financière*, la notion d'entreprise performante n'est pas encore atteinte. On peut toutefois souligner de réels points positifs : contact avec le réseau Visa et Diner's Club, intérêts positifs de 4 %, meilleur contact avec la clientèle, ...

Nous estimons toutefois :

1. qu'il convient d'augmenter très sensiblement le nombre de guichets automatiques Postomat, d'obtenir une entrée (un accord) avec Banksys et de permettre l'accès via les terminaux automatiques au solde des comptes;

2. qu'il faut équiper tous les bureaux de poste de terminaux d'ordinateur de manière à rendre extrêmement performante et souple l'utilisation des comptes des CCP;

3. que grâce à l'augmentation des points de contacts et grâce à l'augmentation du service qui en découlera, il nous paraît possible d'obliger tous les travailleurs de la fonction publique d'avoir un compte postal sur lequel sont versés les salaires publics et para-publics. Le bénéfice à en obtenir pour le Trésor et pour les usagers est considérable :

— *pour le Trésor* : si l'on estime à 500 milliards de francs la masse salariale, le bénéfice annuel pour

jaar 10 miljard frank uitsparen (als de uitbetaalde salarissen amper één week op de rekeningen blijven !);

— *de gebruikers* : de financiële Postdiensten kunnen uitgroeien tot de alomvattende dienst omdat de Post echte troeven in handen heeft : kosteloze briefwisseling (in beide richtingen), kosteloze verrichtingen, een netwerk van agentschappen (met name de postkantoren) en normaliter een concurrentieel netwerk van automatische loketten (dat nog verdere ontwikkeling behoeft).

Volgens ons vormt DE POST een wissel op de toekomst. De raad van bestuur en de politici die met het toezicht belast zijn, moeten de uitbreiding van de openbare dienstverlening waarmaken.

4. RLW, NMLW en BATC : doorgaan met de privatisering ?

De oprichting van BATC is een sprekend schoolvoorbeeld van de sluipende privatiseringsmechanismen die min of meer het kenmerk zijn van het gehele beleid van de AOB's.

De thans door BATC beheerde activiteiten zijn per definitie monopolistisch. Het is dus onduidelijk waarom de particuliere sector bij dergelijke activiteiten betrokken moet worden, althans voor zover de overheidssector het beheer ervan probleemloos aan kan.

Zulks was niet het geval. Zulks is ook thans niet het geval met de particuliere bestuurders van BATC, zoals blijkt uit de aanzienlijke groei van de investeringsuitgaven die twee- tot driemaal hoger liggen dan oorspronkelijk geraamd was en die overigens werden gedaan tegen prijzen die niet echt concurrentieel zijn, ofschoon de investeringen vooral in een periode van economische recessie werden verricht.

BATC werd weliswaar vóór de goedkeuring van de wet van 21 maart 1991 opgericht, maar men dient de antecedenten van dichterbij onder de loep te nemen, niet alleen omdat de RLW de belangrijkste BATC-aandeelhouder blijft (ofschoon het niet de meerderheidsaandeelhouder is), maar tevens omdat ook SABENA ter zake betrokken partij is.

Het verlies dat de overheidsfinanciën in het raam van het BATC-beheer hebben geleden moet derhalve onverwijld worden berekend, in elk geval vóór enige beslissing wordt genomen over de uitbreiding van de BATC-bevoegdheden alsmede over de rol en het statuut van de RLW/NMLW in de toekomstige vennootschap AEX. Dat verlies is tweërlei : bijkomende kosten voor SABENA en onvoldoende rendabiliteit van de aandelen van de RLW.

L'Etat peut être de 10 milliards de francs (si l'argent versé ne reste qu'une seule semaine !);

— *pour les usagers* : la Poste financière peut être le Service universel. Elle possède de réels atouts : gratuité des envois (dans les deux sens), gratuité des opérations, réseau d'agences (par les bureaux de poste) et normalement réseau performant de guichets automatiques (à développer).

Pour nous, La Poste est un atout pour l'avenir. La modernisation des outils relève du conseil d'administration et des responsables politiques de tutelle, ils doivent assurer l'extension du service public.

4. RVA, SNVA et BATC : privatiser encore plus ?

La création de BATC est une illustration parfaite et éclairante des mécanismes de privatisation larvée qui caractérisent, peu ou prou, l'ensemble de la gestion des EPA.

Les activités gérées aujourd'hui par BATC sont par nature monopolistiques. On ne voit donc pas l'intérêt d'amener le privé dans ce type d'activités, si du moins le public peut gérer correctement.

Ce n'était pas le cas. Ce n'est pas non plus le cas des gestionnaires, privés, de BATC. Les augmentations importantes des dépenses d'investissements (2 à 3 fois plus importantes qu'initialement prévues) dépenses par ailleurs effectuées à des prix qui ne semblent pas vraiment concurrentiels alors que les investissements ont été opérés dans une large mesure dans une période de récession économique.

Certes, BATC a été créée avant le vote de la loi du 21 mars 1991. Il faut cependant examiner plus en détail ce qui s'est passé. D'abord parce que la RVA demeure le plus important actionnaire, quoique non majoritaire, de BATC; d'autre part, parce que la SABENA est elle aussi partie prenante de cette problématique.

Il importe donc, au plus vite, et en tout cas avant de prendre toute décision sur l'extension des compétences de BATC et le rôle-statut de la RVA/SNVA dans la future société AEX, d'évaluer le préjudice supporté par les finances publiques dans le cadre de la gestion de BATC. Ce préjudice est double : des coûts supplémentaires pour la SABENA et une rentabilité insuffisante sur les actions détenues par la RVA.

PH. DEFYET
M. VOGELS
H. SIMONS
H. VAN DIENDEREN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer :

— stelt vast dat de uitvoering van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven heeft geleid tot een slupende maar onbetwistbare privatisering van de desbetreffende overheidsdiensten;

— wil daarom alles in het werk stellen om de consolidatie en de verdere ontplooiing van die overheidsdiensten mogelijk te maken;

— spreekt met nadruk de wens uit dat de wet van 21 maart 1991 wordt gewijzigd, na een evaluatie van de wijze waarop die gedurende de drie jongste jaren uitvoering kreeg, en wel met de volgende doelstellingen :

- uitbreiding en nadere omschrijving van de opdrachten van openbare dienstverlening;
- nadere omschrijving van de bevoegdheden van de onderscheiden beheersinstanties;
- regeling van de sanctie voor beheersfouten;
- invoering van een daadwerkelijke concurrentie voor studieopdrachten;
- openstelling van de raden van bestuur voor alle in het Parlement vertegenwoordigde democratische stromingen;

— verzoekt de regering

- haar alle audits en studies over te zenden die de vier AOB's hebben verwezenlijkt dan wel besteld;
- het vraagstuk van de overheidsdiensten op de agenda te plaatsen van de Intergouvernementele Conferentie die aan de herziening van de Verdragen werkt;

— een formule voor onderlinge bijstand tussen de pensioenfondsen in te voeren om de verkregen rechten te kunnen waarborgen;

— alle initiatieven te ontplooiën om de AOB's ertoe aan te zetten het voortouw te nemen inzake her-schikking en vermindering van de arbeidstijd;

— onverwijld het bij artikel 23, § 6, van de wet van 21 maart 1991 voorgeschreven verslag aan het Parlement over te zenden;

— wenst de bestuurders van de betrokken bedrijven te horen;

inzake de NMBS

— verzoekt de regering de NMBS-schuldenlast onverwijld door de federale overheid te laten overnemen;

— verzoekt het Rekenhof een verslag te verstrekken over de financiële en budgettaire aspecten van het filialisering- en onderaannemingsbeleid bij de NMBS;

— verzoekt de toezichthoudende minister haar een omstandige raming, inclusief de vermelding van

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre :

— constate que la mise en œuvre de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques a débouché sur une privatisation rampante mais incontestable des services publics concernés;

— entend par conséquent tout mettre en œuvre pour consolider et redynamiser les services publics concernés;

— affirme sa volonté, après évaluation de sa mise en œuvre au cours des trois dernières années, de modifier la loi du 21 mars 1991 avec les objectifs suivants :

- étendre et préciser les missions de service public;
- préciser les compétences des différents organes de gestion;
- organiser la sanction des fautes de gestion;
- assurer une véritable concurrence en matière d'études;
- ouvrir les conseils d'administration à toutes les forces démocratiques représentées au Parlement;

— demande au Gouvernement de

- lui communiquer tous les audits et études déjà réalisés ou commandés dans les quatre EPA;
- inscrire la problématique des services publics à l'agenda de la Conférence intergouvernementale qui prépare la révision des Traités;

— mettre en place une formule de mutualisation des Fonds de pension afin de garantir les droits acquis;

— prendre toute initiative pour encourager les EPA à montrer l'exemple en matière d'aménagement et de réduction du temps de travail;

— communiquer d'urgence au Parlement le rapport prévu à l'article 23, § 6 de la loi du 21 mars 1991;

— souhaite entendre les gestionnaires des entreprises concernées;

en ce qui concerne la SNCB

— demande au Gouvernement de mettre immédiatement à la charge de l'Etat fédéral la dette de la SNCB;

— demande à la Cour des Comptes de lui fournir un rapport sur les aspects financiers et budgétaires de la politique de filialisation et de sous-traitance de la SNCB;

— demande au Ministre de tutelle de lui fournir le détail et les sources de ses estimations concernant les

de bronnen, te verstrekken in verband met de financieringsbehoeften voor de SST, alsmede een stand van zaken omtrent de uitvoering van de moderniseringswerken voor het binnenlands spoorwegnet;

— stelt voor het internationaal pendelverkeer en het gecombineerd goederenverkeer op te nemen in de opdrachten van openbare dienstverlening;

inzake BELGACOM

— verzoekt de toezichthoudende minister
— haar een verslag te verstrekken over de wijze waarop de regeringscommissaris zich van zijn opdracht heeft gekweten;
— de benoeming van de leidinggevende personen van de mobilifonie-dochteronderneming uit te stellen;

— wil de opdrachten en het juridisch kader van BELGACOM herijken, en tegelijk een debat organiseren over de rol van netwerken voor telefonie, respectievelijk kabeltelevisie bij het leveren van diensten met meerwaarde;

inzake DE POST

— verzoekt de regering alle vereiste maatregelen te nemen ten behoeve van de financiële Postdiensten teneinde de positie van een concurrentiële openbare financiële sector te verstevigen en de last van de overheidsschuld te verlichten;

— verzoekt de regering de criteria inzake het aantal postkantoren opnieuw in overweging te nemen zodat een minimumdienst kan worden uitgebouwd, zelfs in die wijken of gemeenten waar de vraag geen voltijdse bediende rechtvaardigt;

— stelt voor de uitreiking van de tijdschriften van verenigingen op te nemen in de opdrachten van openbare dienstverlening;

inzake de RLW en de BATC

— verzoekt het Rekenhof haar een becijferde raming te verstrekken over het verlies dat de overheidsfinanciën hebben geleden ingevolge het beheer van BATC;

— verzoekt de regering de Europese regelgeving inzake geluidsoverlast door vliegtuigen te doen naleven, ter bescherming van de personen die in de buurt van een luchthaven wonen.

9 september 1994.

besoins de financement du TGV ainsi qu'un bilan de la réalisation du plan de modernisation du réseau intérieur;

— se propose d'intégrer le transport international de navetteurs et le transport combiné de marchandises dans ses missions de service public;

en ce qui concerne BELGACOM

— demande au Ministre de tutelle de
— lui fournir un rapport sur l'exécution de sa mission par le Commissaire du Gouvernement;
— postposer la nomination des responsables de la filiale de mobilophonie;

— entend redéfinir les missions et le cadre juridique de Belgacom parallèlement à un débat sur le rôle respectif des réseaux de téléphonie et des réseaux de télédistribution dans la fourniture des services à valeur ajoutée;

en ce qui concerne LA POSTE

— demande au Gouvernement de prendre toute mesure pour stimuler la Poste financière afin de renforcer un pôle financier public concurrentiel et de diminuer la charge de la dette publique;

— demande au Gouvernement de revoir les critères concernant le nombre de bureaux de poste de manière à assurer un service minimal même dans les quartiers ou communes où la demande ne justifie pas un employé à temps plein;

— se propose d'intégrer la distribution de la presse associative dans ses missions de service public;

en ce qui concerne la RVA et BATC

— demande à la Cour des Comptes de lui fournir une estimation chiffrée du préjudice supporté par les finances publiques dans le cadre de la gestion de BATC;

— demande au Gouvernement de faire respecter la législation européenne en matière de bruit des avions afin de protéger les habitants à proximité d'un aéroport.

9 septembre 1994.

Ph. DEFEYT
M. VOGELS
H. SIMONS
H. VAN DIENDEREN