

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 83 — 143

Arrêté royal n° 140 relatif aux mesures d'assainissement applicables à certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté royal qui est soumis à la signature de Votre Majesté fait suite à l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982, relatif à l'assainissement des finances de certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications.

Ce dernier arrêté a imposé aux organes de gestion de la Société nationale des chemins de fer belges (S.N.C.B.), de la Société nationale des chemins de fer vicinaux (S.N.C.V.) et des Sociétés de transports intercommunaux (S.T.I.), de proposer avant le 31 octobre 1982 des mesures d'assainissement de nature à contenir les dépenses de divers postes de leur compte d'exploitation et à susciter des actions destinées à augmenter les recettes.

Les conseils d'administration de toutes les sociétés précitées, à l'exception toutefois de celui de la « Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Gent » (M.I.V.G.) ont adopté chacun, dans le délai imparté, un plan d'assainissement qui, globalement, permet d'atteindre les objectifs financiers contenus dans l'arrêté n° 97.

Ces objectifs se formulent de la façon suivante :

— le budget d'exploitation pour 1983 de chacune des sociétés devra être exécuté en équilibre, compte tenu des crédits du Budget du Ministère des Communications et des quote-parts retenues pour l'élaboration des plans d'assainissement;

— les budgets d'exploitation des exercices 1984 à 1988 devront être exécutés en équilibre, compte tenu des crédits du Budget du Ministère des Communications et moyennant une amélioration du résultat d'exploitation. Pour fixer le résultat d'exploitation, il n'est pas tenu compte de la normalisation des charges de personnel en matière de pensions et de soins de santé de la S.N.C.B. et des charges nouvelles de service public imposées par l'Etat.

Afin de garantir que les objectifs fixés par l'arrêté royal n° 97 seront atteints, le présent arrêté prévoit un certain nombre de dispositions, les unes déterminant des obligations aux organes de gestion des sociétés de transports en commun auxquelles le présent arrêté est applicable, les autres modifiant la législation ou la réglementation existante afin d'être en mesure de prendre des mesures utiles ne relevant pas de la compétence desdits organes de gestion; ces dispositions seront examinées ci-après.

En dehors de ces dispositions, il doit être signalé que l'assainissement souhaité des huit sociétés de transports en commun se réalise pour la plus grande partie par la prise de mesures d'économie internes, ceci sans parler de l'augmentation de leurs recettes propres à obtenir selon la procédure traditionnellement de mise en la matière, nécessitant, entre autres, un avis de la Commission pour la régulation des prix.

Les mesures d'économie internes proposées par les sociétés peuvent se synthétiser de la façon suivante :

— Elles ne portent pas atteintes, ni directement, ni fondamentalement, à la qualité ou à la quantité des services prestés. Ceci ne peut toutefois pas préjuger des effets des restructurations nécessaires de certains réseaux; sans qu'on puisse parler à ce sujet d'une détérioration de la qualité des services, il est escompté que ces restructurations devront dégager des économies nettes allant au-delà des objectifs de l'arrêté n° 97.

La nécessité d'assurer la fonction du transport en utilisant les moyens financiers et matériels de la façon la plus économique doit déboucher sur une meilleure coordination entre les services assurés par les différentes sociétés.

— Les plans introduits n'affectent pas le statut pécuniaire et administratif du personnel des sociétés. Les mesures impliquent que, suivant un rythme et dans une mesure qui diffèrent de

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 83 — 143

Koninklijk besluit nr. 140 betreffende de saneringsmaatregelen van toepassing op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het koninklijk besluit dat aan de handtekening van Uwe Majestéit wordt voorgelegd is een vervolg op het koninklijk besluit nr. 97 van 28 september 1982 betreffende het saneren van de financiën van sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen.

Dit laatste besluit heeft de beheersorganen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.), de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) en de Maatschappijen voor het Intercommunaal Vervoer (M.I.V.) opgelegd om vóór 31 oktober 1982 saneringsmaatregelen voor te stellen om de uitgaven op de verschillende posten van hun exploitatierekening te beheersen en acties uit te lokken die tot doel hebben de ontvangsten te verhogen.

De raaden van beheer van alle voormelde maatschappijen, met uitzondering evenwel van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent (M.I.V.G.), hebben elk, binnen de opgelegde termijn, een saneringsplan ingediend dat globaal genomen, toelaat om de financiële oogmerken te bereiken die vervat zijn in het besluit nr. 97.

Deze oogmerken komen neer op het volgende :

— de exploitatiebegroting voor 1983 van elk van de maatschappijen zal in evenwicht dienen uitgevoerd, rekening houdend met de kredieten op de Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en met de verdeling daarvan die werd vooropgezet bij het opmaken van de saneringsplannen;

— de exploitatiebegrotingen van de dienstjaren 1984 tot 1988 zullen in evenwicht dienen uitgevoerd, rekening houdend met de begrotingskredieten van het Ministerie van Verkeerswezen en mits een verbetering van het exploitatieresultaat. Bij het vaststellen van het exploitatieresultaat wordt geen rekening gehouden met de normalisering van de personeelslasten inzake pensioenen en gezondheidszorgen van de N.M.B.S. en de nieuwe lasten van openbare dienst opgelegd door de Staat.

Teneinde de verzekering te hebben dat de doelstellingen van het koninklijk besluit nr. 97 zullen worden bereikt, voorziet dit besluit een zeker aantal bepalingen, die ofwel de verplichtingen omschrijven die aan de beheersorganen van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, waarop dit besluit van toepassing is, worden opgelegd, ofwel de bestaande wetgeving of reglementering wijzigen waardoor de mogelijkheid moet worden geboden om de nodige maatregelen te treffen die niet tot de bevoegdheid van deze beheersorganen behoren; deze bepalingen zullen hierna worden onderzocht.

Afgezien van deze bepalingen dient te worden aangestipt dat de gewenste sanering van de acht maatschappijen voor openbaar vervoer voor het grootste deel wordt tot stand gebracht door het nemen van interne besparingsmaatregelen, en dit zonder te spreken van een verhoging van hun eigen ontvangsten volgens de gebruikelijke procedure, die ondermeer het inwinnen behelst van een advies van de Commissie tot Regeling van de Prijzen.

De interne besparingsmaatregelen die door de maatschappijen worden voorgesteld kunnen als volgt worden samengevat :

— Er wordt geen rechtstreekse of fundamentele vermindering van de kwaliteit of de kwantiteit van de verleende diensten voorgesteld. Dit houdt nog geen beoordeling in van de resultaten van de noodzakelijke herstructurering van sommige netten; alhoewel hierbij geen sprake kan zijn van een afbraak van de kwaliteit van de dienstverlening, wordt verwacht dat deze herstructureringen netto besparingen zullen opleveren die de doelstellingen van het koninklijk besluit nr. 97 overschrijden.

Het imperatief om de vervoerfunctie met de meest economische aanwending van de financiële en materiële middelen te verzekeren zal aanleiding geven tot een betere coordinatie tussen de diensten van de verschillende maatschappijen.

— In de ingediende plannen wordt niet aan het geldelijk en administratief statuut van het personeel van de maatschappijen geraakt. De maatregelen houden in, dat, volgens een ritme en in

société à société, l'emploi est réduit par voie de départ naturel ou volontaire et qu'une augmentation parfois sensible de la productivité des membres du personnel est atteinte.

— Les investissements des sociétés seront réduits pour être limités aux renouvellements strictement nécessaires et aux modernisations indispensables.

En ce qui concerne le programme d'investissements de la S.N.C.B., il a été prévu pour 1983, à titre exceptionnel, que l'Etat accentue sa prise en charge du matériel roulant et prenne en charge des dépenses de renouvellement, ceci compte tenu de la situation financière de la société; ces prises en charge par l'Etat devront se réaliser dans le cadre du budget qu'il se fixera.

Pour les exercices 1984 à 1988, un nouveau système d'articulation entre le financement public et les programmes eux-mêmes sera élaboré et proposé.

Les mesures contenues dans les plans d'assainissement adoptés par les organes de gestion des sociétés et relevant de leur compétence sont acceptées au niveau des principes.

Examen des articles

L'article 1er énumère les sociétés auxquelles le présent arrêté est applicable; il s'agit de la S.N.C.B., de la S.N.C.V. et des six S.T.I.

L'article 2 a pour but de définir les notions « d'organismes », « d'organes de gestion » et de « Ministre », telles qu'elles sont utilisées dans le présent arrêté.

L'article 3 confirme l'obligation de chacune des sociétés d'exécuter leur budget d'exploitation de 1983 en équilibre, compte tenu des crédits du Budget du Ministère des Communications de 1983 et des quote-parts retenues pour l'élaboration des plans d'assainissement.

L'article 4 contient l'obligation qu'ont les sociétés d'exécuter leur budget d'exploitation pour les exercices 1984 à 1988 en équilibre, compte tenu d'une intervention de l'Etat annuellement calculée sur base de l'intervention de l'exercice précédent diminué de 1 p.c. et à laquelle est appliquée un taux d'augmentation qui ne peut pas dépasser la norme de croissance des crédits destinés aux dépenses courantes du budget de l'Etat, déduction faite des crédits relatifs à la dette publique.

L'article 5 impose aux organes de gestion des sociétés de prendre chaque année les mesures qui relèvent de leur compétence, en vue de la réalisation de l'équilibre des budgets d'exploitation des exercices 1983 à 1988, et en particulier les mesures prévues dans le plan d'assainissement que les sociétés ont adopté conformément à l'arrêté n° 97 du 28 septembre 1982.

L'alinéa premier de l'article 6 recense diverses obligations imposées aux organes de gestion des sociétés tout au long de la période de 1983 à 1988. Ces organes sont ainsi tenus de décider ou de proposer des mesures d'économie complémentaires lorsque :

— l'exécution des mesures proposées montre à l'expérience que l'équilibre des budgets d'exploitation, tel que défini aux articles 3 et 4 du présent arrêté, ne pourra être observé;

— les hypothèses à la base du calcul des budgets d'exploitation ne se réalisent pas dans les faits;

— les mesures proposées qui ne relèvent pas de leur compétence ne sont pas retenues ou acceptées dans la totalité des effets escomptés par les sociétés dans le plan qu'elles ont adopté;

— des mesures légales ou réglementaires d'intérêt général, ayant une répercussion budgétaire ou financière pour une ou plusieurs sociétés, sont prises.

L'alinéa 2, de l'article 6 impose aux organes de gestion des sociétés d'explicitier et de préciser les mesures proposées, notamment quant aux moyens qui seront mis en œuvre lorsque le Ministre l'estime nécessaire.

L'article 7 oblige les conseils d'administration des sociétés à élaborer chaque année jusqu'en 1988, dans le délai fixé par le Ministre, un budget d'exploitation respectant les dispositions

een mate verschillend van maatschappij tot maatschappij, de tewerkstelling wordt verminderd door natuurlijke of vrijwillige afvloeiing en een soms gevoelige verhoging van de productiviteit van de personeelsleden wordt bereikt.

— De investeringen van de maatschappijen zullen worden verminderd en aldus worden beperkt tot de strikt noodzakelijke vernieuwingen en tot de onontbeerlijke modernisering.

Aangaande het investeringsprogramma van de N.M.B.S. werd voor 1983, ten uitzonderlijken titel, voorzien dat de Staat een groter deel ten-laste neemt van het rollend materieel en ook de vernieuwingsuitgaven op zich neemt, en dit omwille van de financiële situatie waarin de maatschappij verkeert; deze ten-lastenemingen van wege de Staat zullen dienen verwezenlijkt in het kader van de begroting die hij zal vaststellen.

Voor de werkingsjaren 1984-tot 1988 zal een nieuw systeem van koppeling van overheidsfinanciering aan de programma's zelf worden uitgewerkt en voorgesteld.

De maatregelen, vervat in de saneringsplannen die door de beheersorganen zijn aangenomen en die tot hun bevoegdheid behoren, werden op het vlak van de principes aanvaard.

Onderzoek van de artikelen

Artikel 1 noemt de Maatschappijen op waarop dit besluit van toepassing is, met name de N.M.B.S., de N.M.V.B. en de zes M.I.V.'s.

Artikel 2 heeft tot doel de begrippen « instellingen », « beheersorganen » en « Minister » te omschrijven, zoals deze in dit besluit worden gebruikt.

Artikel 3 bevestigt de verplichting van elk van de maatschappijen om hun exploitatiebegroting van 1983 in evenwicht uit te voeren, rekening houdend met de begrotingskredieten van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1983 en de verdeling die werd vastgesteld met het oog op het opmaken van de saneringsplannen.

Artikel 4 behandelt de verplichting van de maatschappijen om hun exploitatiebegroting voor elk van de dienstjaren 1984 tot 1988 in evenwicht uit te voeren, rekening houdend met een staatsussenkomst jaarlijks berekend op basis van de tussenkomst van het vorig dienstjaar verminderd met 1 pct. en waarop een groeivoet toegepast wordt die de groeionorm van de kredieten, bestemd voor de lopende uitgaven van de Rijksbegroting, na aftrek van de kredieten met betrekking tot de overheids-schuld, niet mag te boven gaan.

Artikel 5 legt de beheersorganen van de maatschappijen de verplichting op om elk jaar de maatregelen te treffen waarvoor zij bevoegd zijn, met het oog op het verwezenlijken van het evenwicht van de exploitatiebegrotingen van de jaren 1983 tot 1988, en in het bijzonder van de maatregelen voorzien het saneringsplan dat de maatschappijen overeenkomstig het besluit nr. 97 van 28 september 1982 hebben opgemaakt.

De eerste alinea van artikel 6 somt de verschillende verplichtingen op die voor de hele periode 1983-1988 aan de beheersorganen van de maatschappijen zijn opgelegd. Aldus zijn deze organen verplicht om bijkomend besparingsmaatregelen, hetzij te treffen, hetzij voor te stellen, wanneer :

— bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen mocht blijken dat deze ontoereikend zijn om het evenwicht in de exploitatiebegrotingen, zoals omschreven in de artikelen 3 en 4 van dit besluit, te verwezenlijken;

— mocht blijken dat de hypotesen die als berekeningsbasis van de exploitatiebegrotingen hebben gediend, in realiteit niet uitkomen;

— de voorgestelde maatregelen, die buiten hun bevoegdheid liggen, noch geheel noch gedeeltelijk verwezenlijkt worden op het vlak van de verwachte weerslag waarvan de maatschappijen in hun plan zijn uitgegaan;

— wettelijke of reglementaire maatregelen van algemene aard getroffen worden die een financiële of budgettaire weerslag hebben op een of meerdere instellingen.

De tweede alinea van artikel 6 legt de beheersorganen van de maatschappijen de verplichting op om de voorgestelde maatregelen te verduidelijken en te detailleren, vooral op het vlak van de aan te wenden middelen, wanneer dit naar het oordeel van de Minister onvoldoende is gebeurd.

Artikel 7 verplicht de raden van beheer van de maatschappijen om elk jaar, tot in 1988, en binnen de termijn vastgesteld door de Minister, een exploitatiebegroting op te stellen die de voor-

reprises aux articles 3 et 4 du présent arrêté afin de le soumettre, selon le cas, à l'examen ou à l'approbation ministérielle. Simultanément, ils soumettront un plan d'exploitation, d'investissement et de financement. A ces différents projets devront être joints les budgets d'exploitation et les plans actualisés pour les années restant jusqu'en 1988.

L'article 8 indique que les dispositions des articles précédents sont retenues sans préjudice de l'application de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

L'article 9 stipule que l'article 23 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, est rendu applicable, aux S.T.I.; une telle disposition existe déjà pour la S.N.C.B. et la S.N.C.V.

Les articles 10 et 11 complètent respectivement la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise et la loi du 22 février 1961 relative à la création de sociétés de transports en commun urbains, en vue de donner la possibilité aux S.T.I. d'affermier des services publics d'autobus à des exploitants privés, à l'image de ce qui existe déjà par exemple à la S.N.C.V.

Les articles 12, 13 et 14 apportent des modifications à la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, en vue d'étendre la compétence du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions pour l'établissement de règles complémentaires sur les routes provinciales et communales. Le but poursuivi par de telles modifications est de permettre à ladite autorité de prendre des initiatives, moyennant le respect d'une procédure devant conduire à un accroissement de la vitesse commerciale des véhicules des transports en commun.

Diverses études ont en effet montré et prouvé qu'une meilleure vitesse commerciale engendre des économies de dépenses pour les sociétés et qu'elle a une influence bénéfique sur la qualité et l'attractivité des services proposés aux usagers, donc sur les recettes.

L'article 15 contient l'autorisation donnée à la S.N.C.B. de supprimer l'amortissement des emprunts de renouvellement émis par elle dans le cadre des capacités octroyées par les lois du 5 juillet 1960, du 24 juin 1964, du 9 mars 1976, du 5 août 1978 et 8 août 1980; cet amortissement n'a en effet plus aucune raison d'être du fait de la suppression du fonds de renouvellement de la S.N.C.B. Cette disposition n'a aucun effet sur le compte d'exploitation de la société.

L'article 16 apporte modification au règlement de la Caisse d'aide sociale à certains travailleurs licenciés de la S.N.C.V. et aux conditions de licenciement qui valent pour cause de suppression d'emplois. Cela concerne en particulier :

— la création d'une possibilité supplémentaire de licencier des ouvriers, moyennant leur accord, entre l'âge de 55 à 58 ans;

— la création d'une nouvelle possibilité de licencier des employés, moyennant leur accord, qui ont 55 ans au moins ou qui comptent au moins 35 années de service.

Dans les cas où le licenciement est conditionné par l'accord du travailleur, cet accord se rapporte aussi bien au licenciement même qu'au délai dans lequel ce licenciement devient effectif après cet accord. Ceci contient une modification implicite au régime légal relatif aux délais de préavis pour les membres du personnel concernés.

L'article 17 abroge l'article 7 de la loi du 24 mars 1955 relative à l'amortissement financier en 75 ans des emprunts émis par la S.N.C.B. pour financer ses travaux de premier établissement et l'augmentation de ses stocks d'approvisionnement. Cette abrogation rend la situation de la S.N.C.B. conforme aux dispositions de la loi du 17 juillet 1975 relative à la comptabilité des entreprises; en mettant fin à un double amortissement, elle a en outre un effet bénéfique sur le compte d'exploitation de la société.

L'article 19 stipule que le Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, est chargé de l'exécution de l'arrêté.

Le présent arrêté est pris en vertu de la loi du 2 février 1982 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi.

Il a été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat.

waarden eerbiedigt die vermeld zijn in de artikelen 3 en 4 van dit besluit, en deze aan het onderzoek of de goedkeuring naargelang het geval, van de Minister voor te leggen. Gelijktijdig zullen zij een exploitatie, investerings- en financieringsplan voorleggen. Deze stukken dienen bovendien te zijn vergezeld van de geactualiseerde begrotingen en plannen voor de resterende jaren tot 1988.

Artikel 8 duidt aan dat de bepalingen van de voorgaande artikelen geen afbreuk doen aan de bepalingen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

Artikel 9 bepaalt dat artikel 23 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut van toepassing is gemaakt op de M.I.V.'s; een gelijkaardige bepaling bestaat reeds voor de N.M.B.S. en de N.M.V.B.

De artikelen 10 en 11 vervolledigen respectievelijk de wet van 17 juni 1953, op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel en de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van de maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, teneinde aan de M.I.V.'s de mogelijkheid te geven om openbare autobusdiensten aan private exploitanten te verpachten, zoals dit bijvoorbeeld reeds het geval is bij de N.M.V.B.

De artikelen 12, 13 en 14 wijzigen de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, met het oog op het uitbreiden van de bevoegdheid van de Minister, bevoegd voor het wegverkeer, voor het vaststellen van aanvullende reglementen op de provinciale en gemeentelijke wegen. Deze wijzigingen hebben tot doel aan de genoemde overheid toe te laten om, met eerbieding van een zekere procedure, initiatieven te nemen die moeten leiden tot een verhoging van de commerciële snelheid van de voertuigen van het openbaar vervoer.

Diverse studies hebben inderdaad aangetoond en bewezen dat een betere commerciële snelheid uitgavenbesparingen voor de maatschappijen met zich brengt en een gunstige invloed heeft op de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de diensten aan de reizigers, en dus op de ontvangsten.

Artikel 15 bevat de toelating aan de N.M.B.S. om de afschrijving van de vernieuwingsleningen te schrappen, welke zij heeft uitgegeven krachtens de bevoegdheden toegekend door de wetten van 5 juli 1960, 24 juni 1964, 9 maart 1976, 5 augustus 1978 en 8 augustus 1980; deze afschrijving heeft inderdaad geen reden van bestaan meer door de afschaffing van het vernieuwingsfonds van de N.M.B.S. Deze bepaling heeft geen enkele weerslag op de exploitatierekening van de maatschappij.

Artikel 16 brengt wijziging aan het règlement van de Kas voor Sociale Hulp aan sommige werkloosgestelde werknemers van de N.M.B.S. en aan de voorwaarden van afdanking die gelden bij afschaffing van betrekkingen. Het betreft inzonderheid :

— het scheppen van een bijkomende mogelijkheid dat arbeiders, mits hun toestemming, kunnen afgedankt worden tussen de leeftijd van 55 en 58 jaar;

— het scheppen van een nieuwe mogelijkheid bedienden af te danken, die 55 jaar oud zijn of minstens 35 jaar dienst tellen, mits hun toestemming.

In de gevallen dat de afdanking afhankelijk gesteld wordt van de toestemming van de werknemer, heeft deze toestemming zowel betrekking op de afdanking zelf als op de termijn waarop de afdanking na dit akkoord ingaat. Dit houdt een impliciete wijziging in van de wettelijke regeling inzake de opzeggingstermijn voor het betrokken personeelslid.

Artikel 17 heft artikel 7 op van de wet van 24 maart 1955 betreffende de financiële afschrijving over 75 jaar van de leningen uitgegeven door de N.M.B.S. voor de financiering van werken van eerste aanleg en van de waardevermeerdering van haar stock der voorraden. Deze schrapping maakt dat de situatie van de N.M.B.S. conform wordt aan de bepalingen van de wet van 17 juli 1975, inzake de comptabiliteit van de ondernemingen, bovendien heeft zij een gunstige uitwerking op de exploitatierekening van de maatschappij, doordat een einde wordt gemaakt aan een dubbele afschrijving.

Artikel 19 bepaalt dat de Minister van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie belast is met de uitvoering van dit besluit.

Dit besluit is genomen in uitvoering van de wet van 2 februari 1982 tot toekenning van bijzondere machten aan de Koning.

Er werd rekening gehouden met het advies van de Raad van State.

En ce qui concerne son observation générale, il est toutefois à noter que, comme déjà cité dans le présent rapport, les mesures contenues dans les plans d'assainissement ne peuvent être adoptées dans la pratique qu'au niveau des principes, ce qui peut constituer une dérogation implicite à l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982. Les deux arrêtés ont d'ailleurs la même valeur juridique.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,

Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Premier Ministre, le 7 décembre 1982, d'une demande d'avis dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal n° 140 « relatif aux mesures d'assainissement applicables à certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications, a donné le 10 décembre 1982 l'avis suivant :

OBSERVATION GENERALE

L'article 1er, alinéa 3, de l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982 relatif à l'assainissement des finances de certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications, dispose comme suit :

« Ces mesures (les mesures d'assainissement visées dans l'alinéa 1er) produisent leurs effets dès qu'elles sont approuvées par un arrêté royal pris en vertu de la loi du 2 février 1982 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi ».

Contrairement à ce que cette disposition annonçait, l'arrêté en projet ne porte aucune approbation des mesures d'assainissement qui auraient été proposées. Certaines de ses dispositions donnent au contraire à penser que les mesures proposées par la Société nationale des chemins de fer belges, la Société nationale des chemins de fer vicinaux et les sociétés de transports en commun intercommunales auraient, par elles-mêmes, un caractère exécutoire, ce qui comporterait une modification implicite de l'arrêté royal n° 97. Dans un souci de sécurité juridique, il serait nécessaire que le Gouvernement prenne des dispositions expresses soit pour modifier l'arrêté royal n° 97, soit pour approuver les propositions qui lui ont été faites conformément à cet arrêté. Les propositions de textes ci-après sont formulées sous réserve de cette observation.

EXAMEN DU TEXTE

Préambule

Dans la mesure où le Gouvernement entendrait se dispenser, pour des raisons d'urgence, des consultations prescrites en la matière, il y aurait lieu de viser l'article 3, § 2, de la loi du 2 février 1982 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi.

Dispositif

Articles 1er et 2

Il serait logique que l'article 1er du projet détermine le champ d'application de l'arrêté et que les définitions fassent l'objet de l'article 2. Il est donc suggéré d'invertir les articles 1er et 2, pour lesquels un texte sera proposé ci-dessous.

Dans l'article 1er du projet, la fin du texte qui définit ce qu'il faut entendre par « organes de gestion » est peu compréhensible.

Le texte suivant est proposé :

« Article 1er. Sont soumises à l'application du présent arrêté :

— la Société nationale ... (la suite comme à l'article 2 du projet).

Wat zijn algemene opmerking betreft, dient er evenwel op gewezen, zoals reeds voorheen in dit verslag vermeld, dat de maatregelen vervat in de saneringsplannen in de praktijk slechts op het vlak van de principes kunnen worden goedgekeurd, wat een impliciete afwijking van het koninklijk besluit nr. 97 van 28 september 1982 kan inhouden. Beide besluiten zijn trouwen juridisch van gelijke waarde.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,

De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 7e december 1982, door de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit nr. 140 « betreffende saneringsmaatregelen toepasselijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen », heeft de 10e december 1982 het volgend advies gegeven :

ALGEMENE OPMERKING

Artikel 1, dende lid, van het koninklijk besluit nr. 97 van 28 september 1982 betreffende het saneren van de financiën van sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen, bepaalt :

« Deze maatregelen (de in het eerste lid bedoelde saneringsmaatregelen) zullen in werking treden op het ogenblik dat ze goedgekeurd worden door een koninklijk besluit dat krachtens de wet van 2 februari 1982 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning, wordt genomen ».

In tegenstelling met hetgeen die bepaling aankondigde, houdt het ontwerp-besluit in geen enkel opzicht goedkeuring in van de saneringsmaatregelen die zouden zijn voorgesteld. Sommige bepalingen van het ontwerp welken integendeel de indruk dat de maatregelen die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de maatschappijen voor intercommunale vervoer worden voorgesteld, uit zichzelf werkzaam zouden zijn, hetgeen een impliciete wijziging van het koninklijk besluit nr. 97 zou inhouden. Ter wille van de rechtszekerheid is het noodzakelijk dat de Regering uitdrukkelijke voorzieningen treft, hetzij om het koninklijk besluit nr. 97 te wijzigen, hetzij om de voorstellen die haar overeenkomstig dat besluit zijn gedaan, goed te keuren. De hiernavolgende tekstvoorstellen worden onder voorbehoud van deze opmerking gedaan.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

In de mate dat de Regering, wegens de dringende noodzakelijkheid, mocht willen voortblijven aan de ter zake voorgescreven raadplegingen, zou moeten worden verwezen naar artikel 3, § 2, van de wet van 2 februari 1982 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning.

Bepalend gedeelte

Artikelen 1 en 2

Het zou logisch zijn dat artikel 1 van het ontwerp het toepassingsgebied van het besluit zou bepalen en dat de begripsomschrijvingen in artikel 2 zouden worden gegeven. Derhalve wordt voorgesteld de artikelen 1 en 2, waarvoor hierna een tekst zal worden voorgesteld, in omgekeerde volgorde op te nemen.

In artikel 1 van het ontwerp is het slot van de tekst die bepaalt wat onder « beheersorganen » moet worden verstaan, weinig bevattelijk.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Artikel 1. Aan de toepassing van dit besluit zijn onderworpen :

— De Nationale Maatschappij ... (voorts zoals in artikel 2 van het ontwerp).

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté :

— le terme « organisme » désigne les personnes juridiques visées à l'article 1er;

— les termes « organes de gestion » désignent les organes qui, selon les règles organiques ou statutaires, sont compétents pour exécuter, soit par le moyen de décisions, soit par l'établissement des documents requis, les obligations imposées par le présent arrêté ou en vertu de celui-ci;

— les termes « le Ministre » désignent le Ministre qui a les transports en commun dans ses attributions. »

Article 3

L'intention du Gouvernement est d'imposer une exécution rigoureuse des budgets en tenant compte, toutefois, des subventions prévues dans le Budget du Ministère des Communications pour ces organismes et de la quote-part de chacun de ces organismes dans ces subventions.

Le texte suivant est dès lors proposé :

« Article 3. Chaque organisme doit exécuter son budget d'exploitation de l'exercice 1983 de manière à en respecter l'équilibre, compte tenu des crédits inscrits au Budget du Ministère des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, pour l'exercice 1983, et de la quote-part de chaque organisme dans ces crédits qui est prise en considération pour l'élaboration des plans d'assainissement proposés en application de l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982, relatif à l'assainissement des finances de certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications ».

Article 4

L'article devrait être rédigé de la manière suivante :

« Article 4. Chaque organisme doit exécuter, de manière à en respecter l'équilibre, ses budgets d'exploitation pour les exercices 1984 à 1988, compte tenu d'une intervention financière de l'Etat calculée sur la base de l'intervention financière octroyée pour l'exercice précédent, diminuée d'un pour-cent, mais à laquelle est appliqué un taux d'augmentation qui ne peut pas dépasser le taux de croissance des crédits destinés aux dépenses courantes de l'Etat, déduction faite des crédits relatifs à la dette publique. »

Article 5

La rédaction suivante est proposée :

« Article 5. Afin d'assurer l'équilibre des budgets d'exploitation pour les exercices 1983 à 1988, les organes de gestion prennent toutes les mesures utiles et, en particulier, les décisions nécessaires à l'exécution des plans d'assainissement proposés en application de l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982. »

Article 6

Le paragraphe 1er serait mieux rédigé comme suit :

« § 1er. Les organes de gestion prennent ou proposent, suivant le cas, des mesures complémentaires :

- a) ... (comme au projet);
- b) ... (comme au projet);
- c) si, après avoir été proposées, des mesures qui ne relèvent pas du pouvoir de décision des organes de gestion ne sont pas réalisées en tout ou en partie;
- d) si des mesures légales ou réglementaires de nature générale sont prises, qui ont des répercussions financières ou budgétaires pour un ou plusieurs des organismes. »

Le paragraphe 2 devrait être libellé comme suit :

« § 2. Les organes de gestion présentent les plans et les mesures d'assainissement proposés lorsque, suivant l'avis du Ministre, ceux-ci ne sont pas suffisamment explicites. »

Article 7

Selon l'alinéa 2, les organismes soumettent leur budget et leurs plans à l'approbation du Ministre dans le délai fixé par lui.

La Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux sont des organismes d'intérêt public soumis à la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, rangés dans la catégorie B.

Artikel 2. Voor de toepassing van dit besluit :

— doelt de term « instelling » op de in artikel 1 bedoelde rechtspersonen;

— doelt de term « beheersorganen » op de organen die krachtens de organieke of statutaire regels bevoegd zijn om, hetzij door het nemen van beslissingen, hetzij door het vaststellen van de vereiste documenten, de door of krachtens dit besluit opgelegde verplichtingen uit te voeren;

— doelt de term « de Minister » op de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort. »

Artikel 3

Het ligt in de bedoeling van de Regering een strikte uitvoering van de begrotingen op te leggen, waarbij evenwel rekening wordt gehouden met de toelagen die op de Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor die instellingen zijn uitgetrokken en met ieders aandeel daarin.

Derhalve wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Artikel 3. Iedere instelling moet haar exploitatiebegroting voor het dienstjaar 1983 zo uitvoeren dat ze in evenwicht is, rekening houdend met de op de Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het dienstjaar 1983 uitgetrokken kredieten, en met het aandeel van elke instelling daarin dat in aanmerking wordt genomen voor het opmaken van de saneringsplannen voorgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 97 van 28 september 1982 betreffende het saneren van de financiën van sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen. »

Artikel 4

Het artikel zou als volgt moeten worden geredigeerd :

« Artikel 4. Iedere instelling moet haar exploitatiebegrotingen voor de dienstjaren 1984 tot 1988 zo uitvoeren dat ze in evenwicht zijn, rekening houdend met een financiële staatsbijdrage berekend op basis van de voor het vorige dienstjaar toegekende financiële bijdrage die verminderd wordt met één procent maar waarop een groeivoet wordt toegepast die de groeinorm van de kredieten bestemd voor de lopende uitgaven van de Staat, na aftrek van de kredieten met betrekking tot de overheidsschuld, niet te boven mag gaan. »

Artikel 5

De volgende redactie wordt voorgesteld :

« Artikel 5. Met het oog op het evenwicht van de exploitatiebegrotingen voor de dienstjaren 1983 tot 1988 nemen de beheersorganen alle nuttige maatregelen en inzonderheid de beslissingen die nodig zijn voor de uitvoering van de saneringsplannen voorgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 97 van 28 september 1982. »

Artikel 6

Paragraaf 1 zou beter als volgt worden geredigeerd :

« § 1. De beheersorganen nemen bijkomende maatregelen of stellen die voor, naargelang van het geval :

- a) ... (zoals in het ontwerp);
- b) ... (zoals in het ontwerp);
- c) als maatregelen die buiten de beslissingsmacht van de beheersorganen liggen, nadat ze voorgesteld zijn, noch geheel noch gedeeltelijk verwezenlijkt worden;
- d) ... (zoals in het ontwerp). »

Paragraaf 2 zou als volgt moeten worden gesteld :

« § 2. De beheersorganen verduidelijken de voorgestelde saneringsplannen en -maatregelen als deze, naar het oordeel van de Minister, onvoldoende uitgewerkt zijn. »

Artikel 7

Volgens het tweede lid onderwerpen de instellingen hun begrotingen en hun plannen aan de goedkeuring van de Minister binnen de termijn die hij bepaalt.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zijn instellingen van openbaar nut die onder toepassing vallen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut; zij zijn ingedeeld in categorie B.

Selon l'article 3, § 2, de la loi précitée,

« Le projet de budget des organismes des catégories B et C est établi par les organes de gestion et approuvé par le Ministre dont l'organisme relève et le Ministre des Finances. »

Selon le paragraphe 3 du même article,

« Le Roi, sur la proposition du Ministre des Finances, fixe la date pour laquelle les projets de budget sont établis et règle leur transmission aux autorités compétentes. »

Selon l'arrêté royal du 24 février 1970 fixant à nouveau les dates pour lesquelles les projets de budget des organismes d'intérêt public doivent être établis et réglant leur transmission aux autorités compétentes, pour les organismes des catégories B et C, les budgets doivent être établis et transmis aux autorités compétentes avant le 15 avril de l'année qui précède l'année budgétaire.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, l'intention du Gouvernement n'est pas de déroger aux dispositions légales et réglementaires qui viennent d'être citées mais, étant donné l'ampleur et la complexité des budgets des organismes concernés par le projet, de permettre au Ministre de disposer d'un délai d'examen suffisant.

L'intention du Gouvernement serait plus correctement exprimée si l'alinéa 2 de l'article 7 ne visait que les avant-projets de budget.

Comme les sociétés de transports intercommunaux ne tombent pas sous l'application de la loi du 16 mars 1954, il est nécessaire de prévoir que leur budget doit être approuvé par le Ministre.

La rédaction suivante est proposée :

« Article 7. Les organes de gestion doivent établir en équilibre leur budget annuel d'exploitation pour chaque année jusqu'en 1988. A ce budget, sont joints les plans d'exploitation, d'investissement et de financement.

La Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux soumettent à l'examen du Ministre, dans le délai qu'il fixe, leur avant-projet de budget et les plans mentionnés à l'alinéa 1er.

Les sociétés nationales de transport intercommunaux soumettent à l'approbation du Ministre, dans le délai qu'il fixe, leur projet de budget et les plans mentionnés à l'alinéa 1er.

Aux documents visés aux alinéas 2 et 3 sont jointes des prévisions de budget et de plans pour les exercices ultérieurs. »

Article 8

Il conviendrait de rédiger l'article de la manière suivante :

« Article 8. Nonobstant les articles 3 à 7, les dispositions de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public demeurent d'application à la Société nationale des chemins de fer belges et à la Société nationale des chemins de fer vicinaux. »

Article 9

L'article devrait être rédigé comme suit :

« Article 9. L'article 23 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, modifié par l'arrêté royal n° 4 du 18 avril 1967 et par l'arrêté royal n° 88 du 11 novembre 1967, est complété par l'alinéa suivant :

« Le présent article s'applique aux sociétés de transports intercommunaux. »

Article 10

Le texte suivant est proposé :

« Article 10. L'article 6 de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise, modifié par la loi du 22 février 1961, est complété par l'alinéa suivant :

« La société est autorisée à affermer des services publics d'autobus. »

Artikel 3, § 2, van de genoemde wet bepaalt dat

« het ontwerp van begroting van de organismen van de categorieën B en C wordt opgemaakt door de organen van beheer en goedgekeurd door de minister van wie het organisme afhangt en door de Minister van Financiën. »

Paragraaf 3 van hetzelfde artikel bepaalt :

« Op de voordracht van de Minister van Financiën stelt de Koning de datum vast, waarop de ontwerpen van begroting worden opgemaakt, en geeft Hij de mededeling hiervan aan de bevoegde overheden. »

Volgens het koninklijk besluit van 24 februari 1970 houdende vaststelling van de data op dewelke de ontwerpen van begroting van de instellingen van openbaar nut moeten opgesteld zijn en waarbij het overmaken van deze ontwerpen aan de bevoegde overheden wordt geregeld, moeten de begrotingen, voor de instellingen van de categorieën B en C, opgemaakt en aan de bevoegde overheden gezonden worden vóór 15 april van het jaar dat aan het begrotingsjaar voorafgaat.

Volgens de uitleg die door de gemachtigde ambtenaar is verstrekt, ligt het niet in de bedoeling van de Regering af te wijken van de aangehaalde wets- en verordeningbepalingen, maar wil zij, gelet op de omvang en de complexiteit van de begrotingen van de door het ontwerp bedoelde instellingen, de Minister een voldoende onderzoekstermijn laten.

De bedoeling van de Regering zou juist weergegeven zijn als het tweede lid van artikel 7 alleen op de voorontwerpen van begroting betrekking zou hebben.

Aangezien de maatschappijen voor intercommunaal vervoer niet onder toepassing van de wet van 16 maart 1954 vallen, is het nodig te bepalen dat hun begroting door de Minister moet worden goedgekeurd.

De volgende redactie wordt voorgesteld :

« Artikel 7. De beheersorganen moeten hun jaarlijkse exploitatiebegroting voor elk jaar tot 1988 in evenwicht opstellen. Bij die begroting worden de exploitatie-, investerings- en financieringsplannen gevoegd.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen leggen hun voorontwerp van begroting en de in het eerste lid vermelde plannen voor onderzoek voor aan de Minister binnen de termijn die hij bepaalt.

De maatschappijen voor intercommunaal vervoer leggen hun ontwerp-begrotingen en de in het eerste lid vermelde plannen ter goedkeuring voor aan de Minister binnen de termijn die hij bepaalt.

Bij de documenten bedoeld in het tweede en het derde lid worden ramingen gevoegd betreffende de begroting en de plannen voor de latere dienstjaren. »

Artikel 8

Het artikel zou als volgt moeten worden geredigeerd :

« Artikel 8. Niettegenstaande de artikelen 3 tot 7, blijven de bepalingen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut van toepassing op de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en op de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. »

Artikel 9

Het artikel zou als volgt moeten worden geredigeerd :

« Artikel 9. Artikel 23 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 4 van 18 april 1967 en bij het koninklijk besluit nr. 88 van 11 november 1967, wordt aangevuld met het volgende lid :

« Dit artikel is van toepassing op de maatschappijen voor intercommunaal vervoer. »

Artikel 10

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Artikel 10. Artikel 6 van de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel, gewijzigd bij de wet van 22 februari 1961, wordt aangevuld met het volgende lid :

« De maatschappij is gemachtigd om openbare autobusdiensten te verpachten. »

Article 11

Le texte suivant est proposé :

« Article 11. L'article 9 de la loi du 22 février 1961 relative à la création de sociétés de transports en commun urbains est complété par l'alinéa suivant :

« Les sociétés sont autorisées à affermer des services publics d'autobus. »

Article 12

L'article 2bis, que le projet tend à insérer dans la loi relative à la police de la circulation routière, manque de clarté en ce qui concerne la consultation des commissions consultatives.

Si l'on peut déduire de l'alinéa 3 que le Ministre ne peut prendre d'office un règlement complémentaire sans avoir demandé l'avis de la commission, il n'apparaît pas que le règlement complémentaire communal pris sur l'invitation du Ministre doive être soumis à l'avis de la commission.

La consultation des commissions consultatives est obligatoire avant l'approbation de tout règlement complémentaire pris par les conseils communaux en application de l'article 2 de la loi précitée, avant tout règlement pris par les Ministres intéressés en application de l'article 3, avant le règlement pris d'office par le Ministre en application de l'alinéa 2 de l'article 2bis en projet. On n'aperçoit pas la raison pour laquelle le règlement pris par un conseil communal en application de l'article 2bis précité ne devrait pas être soumis, avant son approbation, à l'avis des commissions consultatives.

Selon les renseignements donnés au Conseil d'Etat, l'avis des commissions consultatives doit être demandé, dans tous les cas, avant tout règlement complémentaire, ministériel ou communal.

Pour exprimer cette intention, le texte suivant est proposé pour l'article 2bis :

« Article 2bis. En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transports en commun, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune.

Les règlements complémentaires arrêtés par les conseils communaux sur l'invitation du Ministre sont soumis à l'approbation de celui-ci, qui prend l'avis des commissions consultatives intéressées, créées en application de l'article 7, alinéas 1er. Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, le Ministre peut approuver ce règlement.

Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Ministre dans le délai qu'il a fixé, ou si le Ministre ne peut marquer son accord sur le règlement complémentaire arrêté par les conseils communaux, il peut arrêter le règlement complémentaire après avoir pris l'avis des commissions consultatives intéressées.

Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, ce règlement peut être mis en vigueur. »

Article 13

Le texte suivant est proposé :

« Article 13. Dans l'article 12, alinéa 1er, de la même loi coordonnée, les mots « des articles 2, 3 et 4 des présentes lois coordonnées » sont remplacés par les mots « des articles 2, 2bis, 3 et 4 de la présente loi coordonnée. »

Article 14

La phrase liminaire de l'article devrait être rédigée comme suit :

« L'article 17 de la même loi coordonnée est remplacé par la disposition suivante : ».

Article 16

La solution choisie, qui consiste à modifier, par voie d'arrêté de pouvoirs spéciaux, le règlement de la Caisse d'aide sociale aux agents salariés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux mis en chômage, présente l'inconvénient de donner aux dispositions modifiées par ce moyen la force de dispositions législatives, avec la conséquence qu'elles ne pourront plus être modifiées à l'avenir que par une loi.

Artikel 11

De volgende tekst wordt in overweging gegeven :

« Artikel 11. Artikel 9 van de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk vervoer wordt aangevuld met het volgende lid :

« De maatschappijen zijn gemachtigd om openbare autobusdiensten te verpachten ».

Artikel 12

Het artikel 2bis dat het ontwerp wil invoegen in de wet betreffende de politie over het wegverkeer is, wat de raadpleging van de raadgevende commissies betreft, niet geheel duidelijk.

Kan uit het derde lid worden afgeleid dat de Minister niet vermag ambtshalve een aanvullend reglement vast te stellen zonder het advies van de commissie te hebben ingewonnen, er blijkt niet dat het op verzoek van de Minister vastgestelde aanvullend gemeentelijk reglement aan de commissie ter fine van advies dient te worden voorgelegd.

Raadpleging van de raadgevende commissies is verplicht vóór de goedkeuring van enig aanvullend reglement dat door de gemeenteraden wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 2 van de voornoemde wet, vóór enig reglement dat door de betrokken ministers wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 3 en vóór enig reglement dat door de minister ambtshalve wordt vastgesteld overeenkomstig het tweede lid van het ontworpen artikel 2bis. Het is niet duidelijk waarom het reglement dat door een gemeenteraad wordt vastgesteld overeenkomstig het ontworpen artikel 2bis niet vóór de goedkeuring ervan aan het advies van de raadgevende commissies zou moeten worden onderworpen.

Naar aan de Raad van State is medegedeeld moet het advies van de raadgevende commissies in alle gevallen vóór enig aanvullend ministerieel of gemeentelijk reglement worden gevraagd.

Om die bedoeling te verwoorden wordt voor artikel 2bis de volgende redactie in overweging gegeven :

« Artikel 2bis. Om de exploitatiekosten van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer te beheersen, kan de minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort de gemeenteraden verzoeken te beraadslagen over de maatregelen die hij voorstelt om het verkeer van het gemeenschappelijk vervoer op het grondgebied van de gemeente te vergemakkelijken.

De aanvullende reglementen die door de gemeenteraden worden vastgesteld op verzoek van de minister behoeven de goedkeuring van deze laatste, die het advies van de betrokken, overeenkomstig artikel 7, eerste lid, opgerichte raadgevende commissies inwint. Hebben de raadgevende commissies geen advies gegeven binnen zestig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement, dan kan de minister dat reglement goedkeuren.

Indien de gemeenteraden aan het verzoek van de minister geen gevolg hebben gegeven binnen de door hem gestelde termijn of indien de minister niet kan instemmen met het door de gemeenteraden vastgestelde aanvullend reglement kan hij het aanvullend reglement vaststellen na het advies van de betrokken raadgevende commissies te hebben ingewonnen.

Indien de raadgevende commissies geen advies hebben gegeven binnen zestig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement kan het reglement in werking worden gesteld ».

Artikel 13

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Artikel 13. In artikel 12, eerste lid, van dezelfde gecoördineerde wet worden de woorden « de artikelen 2, 3 en 4 van deze gecoördineerde wetten » vervangen door de woorden « de artikelen 2, 2bis, 3 en 4 van deze gecoördineerde wet ».

Artikel 14

De inleidende volzin van dit artikel zou als volgt moeten worden gelezen :

« Artikel 17 van dezelfde gecoördineerde wet wordt vervangen door de volgende bepaling : ».

Artikel 16

De door de Regering gekozen oplossing, die erin bestaat het reglement van de Kas voor sociale hulp aan de werkloos gestelde loontrekkenden van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen te wijzigen via een bijzondere-machtenbesluit, heeft het nadeel dat de gewijzigde bepalingen daardoor de kracht van wetsbepalingen krijgen met als gevolg dat zij in de toekomst alleen nog door een wet zullen kunnen worden gewijzigd.

Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, le Gouvernement est conscient de ce que le procédé choisi fera coexister, dans un même règlement, des dispositions de valeur juridique inégale.

Au paragraphe 5, alinéa 2, les mots « alinéa précédent » doivent être remplacés par « alinéa 1er ».

Aux paragraphes 7 et 8, les mots « y compris » doivent être omis.

A la fin du paragraphe 9, dans le texte français, l'adjectif « licenciés » doit être ajouté à l'intitulé de l'arrêté royal du 19 février 1975.

Le paragraphe 10 devrait être rédigé comme suit :

« § 10. Le Roi fixe la date à laquelle les paragraphes 4 et 5 cessent de produire leurs effets.

Il fixe la date à laquelle la limite d'âge, prévue à l'article 4 du règlement de la Caisse d'aide sociale à certains travailleurs licenciés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, est portée de cinquante-cinq à cinquante-huit ans. »

Article 17

Il conviendrait de présenter la disposition comme suit :

« Article 17. Est abrogé l'article 7 de la loi du ... (la suite comme au projet) ».

La chambre était composée de :

MM. :

P. Tapie, président de chambre;
Ch. Huberland; P. Fincœur, conseillers d'Etat;
Mme M. Van Gerrewey, greffier assumé.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. Tapie.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, premier auditeur.

Le greffier,
M. Van Gerrewey.

Le président,
P. Tapie.

30 DECEMBRE 1982. — Arrêté royal n° 140 relatif aux mesures d'assainissement applicables à certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications

BAUDOUIN, Roi des Belges;

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 2 février 1982 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi, notamment l'article 1er, 5° et 6°, et l'article 3, § 2;

Vu l'urgence;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Sont soumises à l'application du présent arrêté :

- la Société nationale des chemins de fer belges;
- la Société nationale des chemins de fer vicinaux;
- les Sociétés de transports intercommunaux.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté :

- le terme « organisme » désigne les personnes juridiques visées à l'article 1er;
- les termes « organes de gestion » désignent les organes qui, selon les règles organiques ou statutaires, sont compétents pour exécuter, soit au moyen de décisions, soit par l'établissement des documents requis, les obligations imposées par le présent arrêté ou en vertu de celui-ci;
- les termes « le Ministre » désignent le Ministre qui a les transports en commun dans ses attributions.

Art. 3. Chaque organisme doit exécuter son budget d'exploitation de l'exercice 1983 de manière à en respecter l'équilibre, compte tenu des crédits inscrits au budget du Ministère des Com-

Naar aan de Raad van State is verklaard, is de Regering zich ervan bewust dat er tengevolge van de gekozen werkwijze in eenzelfde reglement bepalingen met ongelijke rechtskracht zullen komen te staan.

In paragraaf 5, tweede lid, moeten de woorden « het voorgaand lid » worden vervangen door « het eerste lid ».

In de paragrafen 7 en 8 moeten de woorden « en met » en het woord « hiervoor » vervallen.

Aan het eind van paragraaf 9 moet in de Franse tekst van het opschrift van het koninklijk besluit van 19 februari 1975 het woord « licenciés » worden toegevoegd.

Paragraaf 10 zou als volgt moeten worden geredigeerd :

« § 10. De Koning bepaalt de datum waarop de paragrafen 4 en 5 ophouden uitwerking te hebben.

Hij bepaalt de datum waarop de leeftijdsgrens bedoeld in artikel 4 van het reglement van de Kas voor sociale hulp aan sommige afgedankte werknemers van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen van vijftig jaar op achtentwintig jaar wordt gebracht ».

Artikel 17

Die bepaling zou als volgt moeten worden ingekleed :

« Artikel 17. Opgeheven wordt artikel 7 van de wet van ... (voorts zoals in het ontwerp) ».

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

P. Tapie, kamervoorzitter;
Ch. Huberland; P. Fincœur, staatsraden;
Mevr. M. Van Gerrewey, toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Tapie.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. Coolen, eerste auditeur.

De griffier,
M. Van Gerrewey.

De voorzitter,
P. Tapie.

30 DECEMBER 1982. — Koninklijk besluit nr. 140 betreffende saneringsmaatregelen toepasselijk op sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 2 februari 1982 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning, inzonderheid op het artikel 1, 5° en 6°, en artikel 3, § 2;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Aan de toepassing van dit besluit zijn onderworpen :

- de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
- de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen;
- de Maatschappijen voor het Intercommunale Vervoer.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit :

- doelt de term « instelling » op de in artikel 1 bedoelde rechtspersonen;
- doelt de term « beheersorganen » op de organen die krachtens de organieke of statutaire regels bevoegd zijn om, hetzij door het nemen van beslissingen, hetzij door het vaststellen van de vereiste documenten, de door of krachtens dit besluit opgelegde verplichtingen uit te voeren;
- doelt de term « de Minister » op de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort.

Art. 3. Iedere instelling moet haar exploitatiebegroting voor het dienstjaar 1983 zo uitvoeren dat ze in evenwicht is, rekening houdend met de op de begroting van de Minister van Verkeerswezen

munications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, pour l'exercice 1983, et de la quote-part de chaque organisme dans ces crédits, qui est prise en considération pour l'élaboration des plans d'assainissement proposés en application de l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982 relatif à l'assainissement des finances de certains organismes d'intérêt public dépendant du Ministère des Communications.

Art. 4. Chaque organisme doit exécuter, de manière à en respecter l'équilibre, ses budgets d'exploitation pour les exercices 1984 à 1988, compte tenu d'une intervention financière de l'Etat calculée sur la base de l'intervention financière octroyée pour l'exercice précédent, diminuée d'un pour-cent, mais à laquelle est appliqué un taux d'augmentation qui ne peut pas dépasser le taux de croissance des crédits destinés aux dépenses courantes de l'Etat, déduction faite des crédits relatifs à la dette publique.

Art. 5. Afin d'assurer l'équilibre des budgets d'exploitation pour les exercices 1983 à 1988, les organes de gestion prennent toutes les mesures utiles et, en particulier, les décisions nécessaires à l'exécution des plans d'assainissement proposés en application de l'arrêté royal n° 97 du 28 septembre 1982.

Art. 6. § 1er. Les organes de gestion prennent ou proposent, suivant le cas, des mesures complémentaires :

- a) si l'exécution des mesures proposées démontre qu'elles sont insuffisantes pour arriver à l'équilibre des budgets d'exploitation;
- b) s'il apparaît que les hypothèses qui ont servi comme base de calcul pour les budgets d'exploitation ne se vérifient pas;
- c) si, après avoir été proposées, des mesures qui ne relèvent pas du pouvoir de décision des organes de gestion ne sont pas réalisées en tout ou en partie;
- d) si des mesures légales ou réglementaires de nature générale sont prises, qui ont des répercussions financières ou budgétaires pour un ou plusieurs des organismes.

§ 2. Les organes de gestion précisent les plans et les mesures d'assainissement proposés lorsque, suivant l'avis du Ministre, ceux-ci ne sont pas suffisamment explicites.

Art. 7. Les organes de gestion doivent établir en équilibre leur budget annuel d'exploitation pour chaque année jusqu'en 1988. A ce budget, sont joints les plans d'exploitation, d'investissement et de financement.

La Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux soumettent à l'examen du Ministre, dans un délai qu'il fixe, leur avant-projet de budget et les plans mentionnés à l'alinéa 1er.

Les sociétés de transports intercommunaux soumettent à l'approbation du Ministre, dans le délai qu'il fixe, leur projet de budget et les plans mentionnés à l'alinéa 1er.

Aux documents visés aux alinéas 2 et 3 sont jointes des prévisions de budget et de plans pour les exercices ultérieurs.

Art. 8. Nonobstant les articles 3 à 7, les dispositions de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public demeurent d'application à la Société nationale des chemins de fer belges et à la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Art. 9. L'article 23 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, modifié par l'arrêté royal n° 4 du 18 avril 1967 et par l'arrêté royal n° 88 du 11 novembre 1967, est complété par l'alinéa suivant :

« Le présent article s'applique aux sociétés de transports intercommunaux. »

Art. 10. L'article 6 de la loi du 17 juin 1953 portant organisation des transports en commun de la région bruxelloise, modifié par la loi du 22 février 1961, est complété par l'alinéa suivant :

« La société est autorisée à affermer des services publics d'autobus. »

en Posterijen, Telegrafie en Telefonie voor het dienstjaar 1983 uitgetrokken kredieten, en met het aandeel van elke instelling daarin dat in aanmerking wordt genomen voor het opmaken van de saneringsplannen voorgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 97 van 28 september 1982 betreffende het saneren van de financiën van sommige instellingen van openbaar nut behorend tot het Ministerie van Verkeerswezen.

Art. 4. Iedere instelling moet haar exploitatiebegrotingen voor de dienstjaren 1984 tot 1988 zo uitvoeren dat ze in evenwicht zijn, rekening houdend met een financiële staatsbijdrage berekend op basis van de voor het vorige dienstjaar toegekende financiële bijdrage die verminderd wordt met één percent maar waarop een groeivoet wordt toegepast, die de groeinorm van de kredieten bestemd voor de lopende uitgaven van de Staat, na aftrek van de kredieten met betrekking tot de overheidsschuld, niet te boven mag gaan.

Art. 5. Met het oog op het evenwicht van de exploitatiebegrotingen voor de dienstjaren 1983 tot 1988 nemen de beheersorganen alle nuttige maatregelen en inzonderheid de beslissingen die nodig zijn voor de uitvoering van de saneringsplannen voorgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit nr. 97 van 28 september 1982.

Art. 6. § 1. De beheersorganen nemen bijkomende maatregelen of stellen die voor, naargelang van het geval :

- a) als bij de uitvoering van de voorgestelde maatregelen blijkt dat deze ontoereikend zijn om het evenwicht van de exploitatiebegroting te verwezenlijken;
- b) als mocht blijken dat de hypothesen die als berekeningsbasis van de exploitatiebegrotingen hebben gediend, niet verwezenlijkt zijn;
- c) als maatregelen die buiten de beslissingsmacht van de beheersorganen liggen, nadat ze voorgesteld zijn, noch geheel noch gedeeltelijk verwezenlijkt worden;
- d) als er wettelijke of reglementaire maatregelen van algemene aard getroffen worden die een financiële of budgettaire weerslag hebben voor één of meer der instellingen.

§ 2. De beheersorganen verduidelijken de voorgestelde saneringsplannen en maatregelen als deze, naar het oordeel van de Minister, onvoldoende uitgewerkt zijn.

Art. 7. De beheersorganen moeten hun jaarlijkse exploitatiebegroting voor elk jaar tot 1988 in evenwicht opstellen. Bij die begroting worden de exploitatie-, investerings- en financieringsplannen gevoegd.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen leggen hun voorontwerp van begroting en de in het eerste lid vermelde plannen voor onderzoek voor aan de Minister binnen de termijn die hij bepaalt.

De maatschappijen voor intercommunaal vervoer leggen hun ontwerpbegrotingen en de in het eerste lid vermelde plannen ter goedkeuring voor aan de Minister binnen de termijn die hij bepaalt.

Bij de documenten bedoeld in het tweede en het derde lid worden ramingen gevoegd betreffende de begroting en de plannen voor de latere dienstjaren.

Art. 8. Niettegenstaande de artikelen 3 tot 7, blijven de bepalingen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut van toepassing op de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en op de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Art. 9. Artikel 23 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 4 van 18 april 1967 en bij het koninklijk besluit nr. 88 van 11 november 1967, wordt aangevuld met het volgende lid :

« Dit artikel is van toepassing op de maatschappijen voor intercommunaal vervoer. »

Art. 10. Artikel 6 van de wet van 17 juni 1953 op de inrichting van het gemeenschappelijk vervoer in de streek van Brussel, gewijzigd bij de wet van 22 februari 1961, wordt aangevuld met het volgende lid :

« De maatschappij is gemachtigd om openbare autobusdiensten te verpachten. »

Art. 11. L'article 9 de la loi du 22 février 1961 relative à la création de sociétés de transports en commun urbains est complété par l'alinéa suivant :

« Les sociétés sont autorisées à affermer des services publics d'autobus. »

Art. 12. Un article 2bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 :

« Article 2bis. En vue de maîtriser les coûts d'exploitation des sociétés de transports en commun, le Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions peut inviter les conseils communaux à délibérer sur les mesures qu'il propose pour faciliter la circulation des transports en commun sur le territoire de la commune.

Les règlements complémentaires arrêtés par les conseils communaux sur l'invitation du Ministre sont soumis à l'approbation de celui-ci, qui prend l'avis des commissions consultatives intéressées, créées en application de l'article 7, alinéa 1er. Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, le Ministre peut approuver ce règlement.

Si les conseils communaux n'ont pas donné suite à l'invitation du Ministre dans le délai qu'il a fixé, ou si le Ministre ne peut marquer son accord sur le règlement complémentaire arrêté par les conseils communaux, il peut arrêter le règlement complémentaire après avoir pris l'avis des commissions consultatives intéressées.

Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, ce règlement peut être mis en vigueur. »

Art. 13. Dans l'article 12, alinéa 1er, de la même loi coordonnée, les mots « des articles 2, 3 et 4 des présentes lois coordonnées » sont remplacés par les mots « des articles 2, 2bis, 3 et 4 de la présente loi coordonnée ».

Art. 14. L'article 17 de la même loi coordonnée est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 17. § 1er. Les charges résultant du placement, de l'entretien et du renouvellement de la signalisation incombent à celui qui a effectué le placement.

Toutefois :

1° les charges résultant du placement des dispositifs de commande à distance des signaux lumineux de circulation par les véhicules des transports en commun incombent au Ministre ayant les transports en commun dans ses attributions; les charges résultant de l'entretien et du renouvellement de ces dispositifs incombent à la société de transports en commun désignée par le Ministre précité;

2° les charges résultant du fonctionnement, de l'entretien et du renouvellement de la signalisation placée en vertu d'un règlement complémentaire arrêté par le Ministre en application de l'article 2bis incombent à la commune sur le territoire de laquelle la signalisation est placée;

3° les charges de la signalisation des obstacles, effectuée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique en cas de carence de celui qui a créé l'obstacle, incombent à ce dernier.

§ 2. Les charges résultant de la signalisation placée en application de l'article 3, § 2, peuvent être supportées en tout ou en partie par l'autorité qui a la gestion de la voie publique que le règlement complémentaire concerne. »

Art. 15. La Société nationale des chemins de fer belges est autorisée à supprimer l'amortissement des emprunts de renouvellement lesquels ont été émis en vertu des attributions reconnues par les lois suivantes :

— la loi du 5 juillet 1960 contenant le Budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1960;

— la loi du 24 juin 1964 autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à émettre en Belgique ou à l'étranger, sous la garantie de l'Etat, un ou plusieurs emprunts pour un montant effectif n'excédant pas un milliard de francs belges;

— la loi du 9 mars 1976 autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à émettre, sous la garantie de l'Etat, des emprunts pour un montant de 8 090 millions de francs destinés au renouvellement de matériel roulant et de voies;

Art. 11. Artikel 9 van de wet van 22 februari 1961 betreffende de oprichting van maatschappijen voor stedelijk vervoer wordt aangevuld met het volgende lid :

« De maatschappijen zijn gemachtigd om openbare autobusdiensten te verpachten. »

Art. 12. Een artikel 2bis, luidend als volgt, wordt in de wet betreffende politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, ingevoegd :

« Art. 2bis. Om de exploitatiekosten van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer te beheersen, kan de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort de gemeenteraden verzoeken te beraadslagen over de maatregelen die hij voorstelt om het verkeer van het gemeenschappelijk vervoer op het grondgebied van de gemeente te vergemakkelijken.

De aanvullende reglementen die door de gemeenteraden worden vastgesteld op verzoek van de Minister behoeven de goedkeuring van deze laatste, die het advies van de betrokken, overeenkomstig artikel 7, eerste lid, opgerichte raadgevende commissies inwint. Hebben de raadgevende commissies geen advies gegeven binnen zestig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement, dan kan de Minister dat reglement goedkeuren.

Indien de gemeenteraden aan het verzoek van de Minister geen gevolg hebben gegeven binnen de door hem gestelde termijn of indien de Minister niet kan instemmen met het door de gemeenteraden vastgestelde aanvullend reglement kan hij het aanvullend reglement vaststellen na het advies van de betrokken raadgevende commissies te hebben ingewonnen.

Indien de raadgevende commissies geen advies hebben gegeven binnen zestig dagen na de ontvangst van het aanvullend reglement kan het reglement in werking worden gesteld. »

Art. 13. In artikel 12, eerste lid, van dezelfde gecoördineerde wet worden de woorden « de artikelen 2, 3 en 4 van deze gecoördineerde wetten » vervangen door de woorden « de artikelen 2, 2bis, 3 en 4 van deze gecoördineerde wet ».

Art. 14. Artikel 17 van dezelfde gecoördineerde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 17. § 1. De kosten, verbonden aan het plaatsen, onderhouden en vernieuwen van de verkeerstekens worden gedragen door degenen die ze heeft geplaatst.

Evenwel :

1° de kosten verbonden aan het plaatsen van de inrichtingen voor het op afstand bedienen van de verkeerslichten door de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer worden gedragen door de Minister tot wiens bevoegdheid het gemeenschappelijk vervoer behoort; de kosten verbonden aan het onderhouden en vernieuwen van die inrichtingen worden gedragen door de maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer aangeduid door deze Minister;

2° de kosten verbonden aan de werking, het onderhouden en vernieuwen van de verkeerstekens geplaatst krachtens een door de Minister met toepassing van artikel 2bis vastgesteld aanvullend reglement, worden gedragen door de gemeente op wiens grondgebied de verkeerstekens geplaatst zijn;

3° de kosten van de aanduiding van verkeersbelemmeringen door de overheid die het beheer over de openbare weg heeft gedaan ingeval degene die de hindernis heeft doen ontstaan dit nalaat, worden door deze laatste gedragen.

§ 2. De kosten verbonden aan het plaatsen van verkeerstekens met toepassing van artikel 3, § 2, kunnen geheel of gedeeltelijk worden gedragen door de overheid die het beheer heeft over de openbare weg waarop het aanvullend reglement betrekking heeft. »

Art. 15. Het wordt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen toegestaan de afschrijving van de vernieuwingsleningen te schrappen welke zij heeft uitgegeven krachtens de toegekende bevoegdheden door volgende wetten :

— de wet van 5 juli 1960 houdende Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1960;

— de wet van 24 juni 1964 waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt in België of in het buitenland, onder waarborg van de Staat, een of meer leningen uit te schrijven waarvan het werkelijk bedrag een miljard Belgische frank niet overschrijdt;

— de wet van 9 maart 1976 waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt onder waarborg van de Staat leningen uit te schrijven voor een bedrag van 8 090 miljoen frank bestemd voor de vernieuwing van rijdend spoorwagemateriaal en van sporen;

— la loi de réformes économiques et budgétaires du 5 août 1978;

— la loi du 8 août 1980 autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à émettre, sous la garantie de l'Etat, des emprunts pour un montant de 2 000 millions de francs, destinés au renouvellement de matériel roulant et de voies.

Art. 16. § 1er. L'intitulé du règlement de la Caisse d'aide sociale aux agents salariés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux mis en chômage, est remplacé par l'intitulé suivant :

« Règlement de la Caisse d'aide sociale à certains travailleurs licenciés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux. »

§ 2. L'article 4 du règlement dont question au § 1er est remplacé par le texte suivant :

« Article 4. — Bénéficiaires.

Peuvent bénéficier d'une allocation à charge de la Caisse d'aide sociale :

a) les affiliés ayant atteint ou atteignant l'âge de 55 ans au moment de leur licenciement;

b) les affiliés comptant au moins 35 années de service au moment de leur licenciement.

Pour l'application de l'alinéa précédent, l'âge de 55 ans et l'ancienneté de 35 années de service sont considérés comme atteints dès le 1er janvier de l'année au cours de laquelle l'affilié concerné atteint effectivement cet âge ou cette ancienneté. »

§ 3. Les ouvriers de la Société nationale des chemins de fer vicinaux qui sont âgés de 58 ans au moins ou qui comptent 35 années de service au moins peuvent être licenciés par l'organe compétent de la société, pour cause de suppression d'emplois.

§ 4. Les ouvriers de la Société nationale des chemins de fer vicinaux qui sont âgés de 55 ans au moins peuvent, pour cause de suppression d'emplois, être licenciés par l'organe compétent de la société, pour autant qu'ils marquent leur accord sur cette décision.

§ 5. Les employés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux âgés de 55 ans au moins ou qui comptent 35 années de service au moins peuvent, pour cause de suppression d'emplois, être licenciés par l'organe compétent de la société, pour autant qu'ils marquent leur accord sur cette décision.

Pour l'application de l'alinéa 1er, le délai de préavis est fixé à six mois.

§ 6. Pour l'application des §§ 3, 4 et 5, l'âge de 58 et 55 ans respectivement et l'ancienneté de 35 années de service, sont considérés comme atteints dès le 1er janvier de l'année au cours de laquelle le travailleur concerné atteint effectivement cet âge ou cette ancienneté.

§ 7. Les travailleurs visés aux paragraphes 3 à 5 tombent sous l'application du règlement de la Caisse d'aide sociale à certains travailleurs licenciés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux.

§ 8. Les travailleurs visés aux paragraphes 3 à 5 ont droit, à partir de la date où leur licenciement devient effectif, au paiement des allocations de chômage payées par l'Office national de l'emploi.

§ 9. L'allocation prévue par le règlement de la Caisse d'aide sociale à certains travailleurs licenciés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux est considérée comme une « indemnité complémentaire » au sens de l'article 1er de l'arrêté royal du 19 février 1975 relatif au droit aux allocations de chômage des travailleurs âgés licenciés.

« § 10. Le Roi fixe la date à laquelle les §§ 4 et 5 cessent de produire leurs effets.

Il fixe la date à laquelle la limite d'âge, prévue à l'article 4 du règlement de la Caisse d'aide sociale à certains travailleurs licenciés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux, est portée de cinquante-cinq à cinquante-huit ans. »

Art. 17. Est abrogé l'article 7 de la loi du 24 mars 1955 autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à émettre, sous la garantie de l'Etat, d'une part, des emprunts à concurrence d'une somme de 998 millions de francs, pour couvrir de nouvelles dépenses de premier établissement et, d'autre part,

— de la loi de réformes économiques et budgétaires du 5 août 1978; — de la loi du 8 août 1980 autorisant la Société nationale des chemins de fer belges à émettre, sous la garantie de l'Etat, des emprunts pour un montant de 2 000 millions de francs, destinés au renouvellement de matériel roulant et de voies.

— de la loi de réformes économiques et budgétaires du 5 août 1978 houdende economische en budgettaire hervormingen; — de de wet van 8 augustus 1980 waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen gemachtigd wordt onder waarborg van de Staat leningen uit te schrijven voor een bedrag van 2 000 miljoen frank, bestemd voor de vernieuwing van rijdend spoorwagematerieel en van sporen.

Art. 16. § 1. Het opschrift van het reglement van de Kas voor sociale hulp aan de werkloos gesteide loontrekkenden van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen wordt vervangen door het volgende opschrift :

« Reglement van de Kas voor sociale hulp aan sommige afgedankte werknemers van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ».

§ 2. Het artikel 4 van het reglement waarvan sprake in § 1 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Artikel 4. — Rechthebbenden

Komen in aanmerking voor een uitkering ten laste van de kas voor sociale hulp :

a) de aangeslotenen die op het ogenblik van hun afdanking de leeftijd van 55 jaar hebben bereikt of zullen bereiken;

b) de aangeslotenen die op het ogenblik van hun afdanking minstens 35 jaar dienst tellen.

Voor de toepassing van het vorige lid worden de leeftijd van 55 jaar en de anciënniteit van 35 jaar dienst geacht te zijn bereikt op 1 januari van het jaar waarin de betrokken aangeslotene effectief deze leeftijd of deze anciënniteit bereikt. »

§ 3. De arbeiders van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die minstens 58 jaar oud zijn of minstens 35 jaar dienst tellen, kunnen afgedankt worden door het daartoe bevoegde orgaan van de maatschappij wegens afschaffing van betrekkingen.

§ 4. De arbeiders van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die minstens 55 jaar oud zijn kunnen, wegens afschaffing van betrekkingen, afgedankt worden door het daartoe bevoegde orgaan van de maatschappij voor zover zij hun instemming betuigen met deze beslissing.

§ 5. De bedienden van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die minstens 55 jaar oud zijn of minstens 35 jaar dienst tellen kunnen, wegens afschaffing van betrekkingen, afgedankt worden door het daartoe bevoegde orgaan van de Maatschappij voor zover zij hun instemming betuigen met deze beslissing.

Voor de toepassing van het eerste lid is de opzeggingstermijn vastgesteld op zes maanden.

§ 6. Voor de toepassing van de §§ 3, 4 en 5 worden de leeftijd van respectievelijk 58 en 55 jaar en de anciënniteit van 35 jaar dienst geacht te zijn bereikt op 1 januari van het jaar waarin de betrokken werknemer effectief deze leeftijd of deze anciënniteit bereikt.

§ 7. De werknemers bedoeld in de paragrafen 3 tot 5 vallen onder de toepassing van het reglement van de Kas voor sociale hulp aan sommige afgedankte werknemers van de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen.

§ 8. De werknemers bedoeld in de paragrafen 3 tot en met 5 hiervoor hebben vanaf de datum waarop hun afdanking effectief wordt, recht op de uitkering van de werkloosheidsvergoeding uitgekeerd door de Rijksdienst voor arbeidsvoorziening.

§ 9. De toelage voorzien door het reglement van de Kas voor sociale hulp aan sommige afgedankte werknemers van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen wordt beschouwd als een « aanvullende vergoeding » in de zin van artikel 1 van het koninklijk besluit van 19 februari 1975 betreffende het recht van bejaarde werknemers op werkloosheidsuitkeringen.

§ 10. De Koning bepaalt de datum waarop de §§ 4 en 5 ophouden uitwerking te hebben.

Hij bepaalt de datum waarop de leeftijdsgrens bedoeld in artikel 4 van het reglement van de Kas voor sociale hulp aan sommige afgedankte werknemers van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen van vijftig jaar op achtentwintig jaar wordt gebracht. »

Art. 17. Opgeheven wordt artikel 7 van de wet van 24 maart 1955 waarbij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen ertoe gemachtigd wordt, onder waarborg van de Staat, leningen uit te geven, enerzijds, tot beloop van 998 miljoen frank, tot dekking van nieuwe uitgaven van eerste aanleg, en, anderzijds,

des emprunts en renouvellement des émissions effectuées ou à effectuer pour couvrir les dépenses de premier établissement et d'augmentation enregistrée dans la valeur du stock des approvisionnements.

Art. 18. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 19. Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Motril — Espagne, le 30 décembre 1982.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

F. 83 — 144

Arrêté royal n° 173 modifiant le statut de l'Office régulateur de la Navigation intérieure, annexé à l'arrêté royal du 3 décembre 1968 portant refonte du statut de l'Office régulateur de la Navigation intérieure

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'article 1er de la loi du 2 février 1982 attribuant certains pouvoirs spéciaux à Votre Majesté, est libellé comme suit :

« Afin d'assurer le redressement économique et financier, la diminution des charges publiques, l'assainissement des finances publiques et la création d'emplois, le Roi peut, par arrêtés délibérés en Conseil des Ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue :

...

5° de maîtriser et de limiter les dépenses publiques,...

6° de supprimer, transformer, réorganiser ou fusionner des organismes d'intérêt public et des établissements publics relevant de l'Etat ainsi que toute institution de droit belge, qui répond à des besoins collectifs d'intérêt général et dans la création ou la direction de laquelle se constate la prépondérance de l'Etat, et d'en améliorer le contrôle et les modalités de fonctionnement;

... »

L'objet du présent projet que j'ai l'honneur de soumettre à Votre Majesté consiste essentiellement à améliorer les modalités de fonctionnement de l'Office régulateur de la Navigation intérieure.

Cet objectif sera atteint fondamentalement par une extension des missions de cet organisme et par l'attribution de délégations de pouvoirs au fonctionnaire dirigeant.

L'article 1er du projet donne au Ministre la possibilité d'étendre totalement ou partiellement le régime d'affrètement, à tour de rôle, aux transports transfrontières de marchandises.

L'article 2 a pour objet, dans un but de rationalisation, de supprimer l'obligation légale d'introduire deux rapports de mission par année, le Ministre ayant la faculté de se faire produire en tout temps les informations qu'il souhaite sur la gestion de l'Office.

L'article 3 vise à préciser le sens à donner à l'expression « transports de marchandises à l'intérieur des frontières du Royaume » afin d'éviter des interprétations s'écartant de l'esprit du statut.

L'article 4 permet au Ministre d'octroyer des délégations limitées de pouvoirs au Commissaire de l'Office, dans le cadre du but général recherché.

Dans la conjoncture actuelle et afin de permettre à l'Office de remplir pleinement sa mission de régulation de la navigation intérieure, il est opportun de donner au Ministre, en cas de nécessité, la possibilité de prendre des mesures en vue de

tot vernieuwing van de uitgiften gedaan of te doen tot dekking van de uitgaven van eerste aanleg en van de vastgestelde waardevermeerdering van de stock der voorraden.

Art. 18. Dit besluit treedt in werking op de dag dat het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 19. Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Motril — Spanje, 30 december 1982.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

N. 83 — 144

Koninklijk besluit nr. 173 tot wijziging van het statuut van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, gevoegd bij het koninklijk besluit van 3 december 1968 houdende omwerking van het statuut van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het artikel 1 van de wet van 2 februari 1982 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan Uwe Majesteit, luidt als volgt :

« Met het oog op het economisch en financieel herstel, de vermindering van de openbare lasten, de gezondmaking van de openbare financiën en het scheppen van werkgelegenheid, kan de Koning, bij in Ministerraad overlegde besluiten, alle nuttige maatregelen nemen ten einde :

...

5° de openbare uitgaven te beheersen en te beperken,...

6° instellingen van openbaar nut en openbare instellingen die afhangen van de Staat en elke instelling naar Belgisch recht, die voldoet aan collectieve noodwendigheden van algemeen belang en in welke oprichting of bestuur het overwicht van de Staat wordt vastgesteld, op te heffen, om te vormen, te reorganiseren of samen te voegen evenals de controle erop en de werkingsmodaliteiten ervan te verbeteren;

... »

Ik heb de eer aan Uwe Majesteit een ontwerp voor te leggen waarvan het onderwerp voornamelijk bestaat in het verbeteren van de werkingsmodaliteiten van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart.

Dit doel zal fundamenteel worden bereikt door een uitbreiding van de opdracht van dit organisme en door het toekennen van bevoegdheidsdelegaties aan de leidende ambtenaar.

Het eerste artikel van het ontwerp geeft de Minister de mogelijkheid geheel of gedeeltelijk het regime van beurthevrachting uit te breiden tot de grensoverschrijdende goederentransporten.

Met het oog op rationalisatie, heeft artikel 2 de afschaffing tot doel van de wettelijke verplichting tot indiening van twee verslagen per jaar nopens de uitvoering van de opdracht, aangezien de Minister de mogelijkheid heeft zich te allen tijde de inlichtingen te laten voorleggen die hij verlangt nopens het beheer van de Dienst.

Artikel 3 beoogt de nauwkeurige omschrijving van de betekenis die moet worden gegeven aan de uitdrukking « goederentransporten binnen de grenzen van het Rijk » teneinde interpretaties te vermijden die afwijken van de geest van het statuut.

Artikel 4 staat de Minister toe beperkte delegaties van bevoegdheid toe te kennen aan de Commissaris van de Dienst, in het kader van het algemeen nagestreefde doel.

In de huidige conjunctuur en opdat het de Dienst mogelijk zou zijn ten volle zijn opdracht van regeling der binnenvaart te vervullen, is het nuttig de Minister in geval van noodzaak, de mogelijkheid te geven maatregelen te treffen met het oog op het