

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

31 octobre 2006

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE
du ministre de la Mobilité (*)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

31 oktober 2006

ALGEMENE BELEIDSNOTA
van de minister van Mobiliteit (*)

Documents précédents :

Doc 51 **2706/ (2006/2007)** :
001 à 007 : Notes de politiques générale.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement de la Chambre des représentants, le ministre de la Mobilité a transmis sa note de politique générale.

Voorgaande documenten :

Doc 51 **2706/ (2006/2007)** :
001 tot 007 : Beleidsnota's

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de minister van Mobiliteit zijn beleidsnota overgezonden.

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

EXÉCUTION DE LA MISSION À L'INTÉRIEUR DE LA COMPÉTENCE

1 Sécurité

1.1 Sécurité routière

1.1.1 Contrôle et sensibilisation

1.1.1.1 *Evaluation et politique criminelle de la loi*

La nouvelle loi sur la circulation routière du 20 juillet 2005 offre une base juridique et sociale stable pour la politique criminelle de la police et de la justice.

Cette loi est entrée en vigueur le 31 mars 2006, clôturant ainsi le processus d'évaluation de la loi du 7 février 2003. Depuis cette date, il ressort des premiers chiffres disponibles (baromètre de la sécurité routière) que le nombre de victimes sur les routes poursuit sa tendance à la baisse. Ainsi, le total annuel du mois de juin 2006 révèle une diminution du nombre de tués sur place de 10,6% par rapport au total annuel de juin 2005.

Cette évolution s'inscrit dans l'objectif fixé par le gouvernement qui est celui d'une diminution du nombre des victimes de la route de 50% de 2001 à 2010.

Le régime de la perception immédiate en cas d'infraction au Code de la route mais aussi en matière de transport par route et de transport de marchandises dangereuses a également été modifié de manière à permettre le paiement de ces perceptions au moyen de bulletins de virement.

D'avril à septembre 2006, le nombre de perceptions immédiates payées par virement est passé de 87.546 à 188.568 par mois, portant le total pour cette période à 993.287 virements pour perception immédiate.

L'amélioration des facilités de paiement n'est pas terminée puisque les terminaux mobiles devant permettre le paiement sur place par cartes bancaires ou de crédit pourront entrer en fonction dans le courant de l'année 2007.

Un montant de 384.000 euros a déjà été réservé en 2006 dans le cadre du Fonds de la Sécurité routière pour l'achat de terminaux de paiement destinés aux services de contrôles des SPF Mobilité et Transports et Finances.

UITVOERING VAN DE MISSIE BINNEN DE BEVOEGDHEID

1. Veiligheid

1.1 Verkeersveiligheid

1.1.1 Controle en sensibilisering

1.1.1.1 *Evaluatie verkeerswet en –handhaving*

De nieuwe verkeerswet van 20 juli 2005 biedt een stabiele juridische en maatschappelijke basis voor het handhavingsbeleid van politie en justitie.

Op 31 maart 2006 trad deze wet in werking. Zo komt er een einde aan het evaluatieproces van de wet van 7 februari 2003. Sinds die datum blijkt uit de eerste beschikbare cijfers (Verkeersveiligheidsbarometer) dat het aantal verkeersslachtoffers zijn dalende tendens aanhoudt. Zo toont het jaarlijkse totaal van juni 2006 een vermindering van het aantal doden ter plaatse van 10,6% in verhouding tot het jaarlijkse totaal van juni 2005.

Die evolutie ligt in de lijn van de doelstelling bepaald door de regering: een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 50% tussen 2001 en 2010.

Het regime van de onmiddellijke inning in geval van overtreding van de Wegcode, maar ook inzake wegvervoer en vervoer van gevaarlijke goederen werd ook gewijzigd zodat de betaling van die inningen via overschrijving kan gebeuren.

Van april tot september 2006, is het aantal onmiddellijke inningen via overschrijving van 87.546 tot 188.568 per maand geëvolueerd. Voor die periode is er een totaal van 993.287 overschrijvingen voor de onmiddellijke inning.

Gelet op het feit dat de mobiele terminals die de betaling ter plaatse via bank- of kredietkaarten mogelijk zal maken, in de loop van het jaar 2007 in werking zullen kunnen treden, is de verbetering van de betalingsfaciliteiten niet beëindigd.

Een bedrag van 384.000 euro werd al in 2006 gereserveerd in het kader van de Verkeersveiligheidsfonds voor de aankoop van betalingsterminals bestemd voor de controlediensten van de FOD's Mobiliteit & Vervoer en Financiën.

1.1.1.2 Chiffres et politique criminelle en matière de sécurité routière

Il ressort des statistiques les plus récentes de l'INS qu'en Belgique, en 2005, 1089 décédés (30 jours) ont été enregistrés. Ceci signifie une baisse de 26% par rapport à 2001. Le baromètre de la sécurité routière montre que la diminution du nombre de tués se poursuit également en 2006. Ces chiffres confirment que les efforts fournis ces dernières années afin de renforcer la sécurité routière portent leurs fruits.

Sous l'impulsion du baromètre de la sécurité routière qui est basé sur les enregistrements des pv des services de police, l'enregistrement et l'exploitation des données d'accidents de la route ont été optimisés, ce qui permet aussi à la publication des statistiques de l'INS de connaître à nouveau la fréquence d'avant la réforme des polices. L'analyse des causes importantes d'accidents exige que l'on produise des statistiques d'accidents complètes, fiables et actualisées. Dès que le rassemblement unique et complet par le biais de PolOffice sera réel, cela signifiera une évolution importante au niveau de l'intégralité et de la fiabilité. A cet effet, la phase statistique de PolOffice doit être introduite. Au sein du groupe de travail fédéral statistiques, il a été convenu que la banque de données de la police pourra être utilisée par la Direction de la Banque de Données nationale à des fins opérationnelles de politique. Actuellement, tous les besoins en la matière sont inventoriés. Toutes ces données doivent permettre de réagir rapidement à des problèmes urgents de sécurité routière.

Toutefois, outre les données d'accidents, il est nécessaire de disposer d'autres indicateurs de sécurité routière comme, par exemple, des statistiques en matière de politique de recherche et de poursuites afin d'évaluer l'impact des mesures prises et d'éventuellement les corriger pour pouvoir poursuivre et renforcer l'évolution favorable de la sécurité routière. A cet effet, dans le cadre du groupe fédéral sur les statistiques de sécurité routière, les préparatifs nécessaires ont été mis sur pied. Dans le courant de l'année 2007, l'on aspire à une introduction rapide d'une application dans PolOffice pour ce qui concerne les activités et les constatations par les services de police.

De surcroît, l'on va analyser la manière dont peuvent être utilisées les données statistiques d'évaluation qui sont transmises par les services de police au SPF Mobilité et Transports dans le cadre du fonds de sécurité routière afin d'évaluer la politique criminelle au niveau national.

1.1.1.2 Cijfers en handhaving inzake verkeersveiligheid

Uit de meest recente statistieken van het NIS blijkt dat er in België in 2005 1089 doden (30 dagen) werden geregistreerd. Dit betekent een daling van 26% ten opzichte van 2001. De Verkeersveiligheidsbarometer geeft aan dat de daling van het aantal doden zich ook in 2006 verderzet. Deze cijfers bevestigen dat de gedane inspanningen van de laatste jaren om de verkeersveiligheid te versterken resultaat opleveren.

Onder impuls van de Verkeersveiligheidsbarometer die gebaseerd is op de pv-registratie van de politiediensten werd de registratie en de exploitatie van de verkeersongevallengegevens geoptimaliseerd, waardoor ook de publicatie van de NIS-statistieken opnieuw de frequentie van voor de politiehervorming kent. De analyse van belangrijke ongevalsoorzaken vereist de productie van volledige, betrouwbare en geactualiseerde ongevallenstatistieken. Van zodra de volledige eenmalige inventaris via PolOffice een feit is, zal dit op het vlak van volledigheid en betrouwbaarheid een belangrijke evolutie betekenen. Daartoe dient de statistische fase van PolOffice ingevoerd te worden. In de federale werkgroep statistiek werd overeengekomen dat de politionele databank bij de Directie van de Nationale Gegevensbank voor operationele beleidsdoeleinden gebruikt zal kunnen worden. Momenteel worden alle behoeften terzake geïnventariseerd. Al deze gegevens moeten het mogelijk maken om snel te reageren op acute verkeersveiligheidsproblemen.

Het is echter noodzakelijk om naast de ongevallengegevens ook over andere verkeersveiligheidsindicatoren, zoals bijvoorbeeld de statistieken inzake het opsporings- en vervolgingsbeleid, te beschikken om de impact van genomen maatregelen te evalueren en eventueel bij te sturen opdat de gunstige evolutie van de verkeersveiligheid kan worden verdergezet en versterkt. Daartoe werden in het kader van de federale werkgroep verkeersveiligheidsstatistieken de nodige voorbereidingen getroffen. In de loop van 2007 zal naar een snelle invoering van een applicatie in PolOffice voor wat betreft de activiteiten en vaststellingen door de politiediensten worden gestreefd.

Daarnaast zal onderzocht worden op welke wijze de statistische evaluatiegegevens die door de politiediensten worden overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer in het kader van het verkeersveiligheidsfonds mede aangewend kunnen worden om het handhavingbeleid op nationaal vlak te evalueren.

L'exploitation statistique des données relatives à la politique de poursuite et aux sanctions imposées sera également analysée.

Le Baromètre de la Sécurité routière a été créé en septembre 2004 en collaboration avec l'IBSR. Le Baromètre permet de suivre les tendances en matière de sécurité routière sur la base de l'évolution du nombre d'accidents avec dommages corporels et du nombre de victimes. Cette constatation se fait sur la base d'une comparaison de l'évolution sur une période de 12 mois, qui sont appelés les «totaux annuels mobiles», et donne des chiffres allant jusqu'à 6 semaines avant la publication mensuelle. Le baromètre a également joué un rôle important dans l'évaluation de la loi sur la circulation routière.

A partir de février 2006, le baromètre de la sécurité routière a été étendu au baromètre des week-ends. Vu que l'on constate que les accidents de la route sont plus graves lors des week-ends qu'en semaine, le baromètre mensuel comprend un aperçu du nombre d'accidents enregistrés et du nombre de tués (sur place) qui ont été à déplorer lors des week-ends. Avant tout, ces chiffres ont une fonction de signal ayant pour but d'attirer l'attention sur la problématique des week-ends.

A la suite de la décision du Conseil des ministres du 7 juin 2006, le baromètre a également été étendu à une publication du nombre d'accidents avec dommages corporels dans lesquels sont impliqués les poids-lourds. Provisoirement, cela se limite aux constatations de la police fédérale de la route, l'objectif étant de l'étendre aux accidents avec poids-lourds constatés par la police locale.

Outre les données en matière d'évolution des accidents, les résultats des mesures de comportement effectuées par l'IBSR concernant la conduite sous influence de l'alcool, la vitesse pratiquée et le port de la ceinture de sécurité, sont des indicateurs utiles afin d'évaluer la politique de sécurité routière, vu qu'ils permettent de suivre l'évolution du comportement des usagers de la route.

De ces mesures, il ressort entre autres que 2,8% des conducteurs en Belgique roulent sous influence de l'alcool. 1,9% des personnes sous influence avaient un taux d'alcoolémie de 0,8g/l de sang ou plus. En 2003, le nombre de conducteurs contrôlés positivement s'élevait à 3,31%. Tant en 2005 qu'en 2003, le problème se posait surtout dans la catégorie d'âge 40-54 ans et lors des nuits des week-ends.

De statistische exploitatie van de gegevens m.b.t. het vervolgingsbeleid en de opgelegde sancties zal eveneens onderzocht worden.

De Verkeersveiligheidsbarometer werd in september 2004, in samenwerking met het BIVV, opgesteld. De barometer laat toe om de tendensen inzake verkeersveiligheid op basis van de evolutie van het aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers op te volgen. Deze vaststelling, «voortschrijdende jaartotalen» genaamd, gebeurt op basis van een vergelijking van de evolutie over een periode van 12 maanden en geeft cijfers tot 6 weken vóór de maandelijkse publicatie. De barometer heeft ook een belangrijke rol gespeeld bij de evaluatie van de verkeerswet.

Vanaf februari 2006 werd de Verkeersveiligheidsbarometer uitgebreid met de weekendbarometer. Gelet op de vaststelling dat verkeersongevallen tijdens het weekend ernstiger zijn dan tijdens de week, bevat de maandelijkse barometer een overzicht van het aantal geregistreerde ongevallen en het aantal doden (ter plaatse) dat tijdens de weekenddagen te betreuren viel. Deze cijfers hebben in de eerste plaats een signaalfunctie met als doel de weekendproblematiek onder de aandacht te brengen.

Ingevolge de beslissing van de Ministerraad van 7 juni 2006 werd de barometer ook uitgebreid met een weergave van het aantal letselongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Voorlopig beperkt dit zich tot de vaststellingen door de federale verkeerspolitie. Het is de bedoeling dit ook uit te breiden naar de ongevallen met vrachtwagens die door de lokale politie werden vastgesteld.

Naast gegevens over de evolutie van de ongevallen zijn de resultaten van de gedragsmetingen die door het BIVV worden uitgevoerd met betrekking tot het rijden onder invloed van alcohol, de gereden snelheid en de gordeldracht nuttige indicatoren om het verkeersveiligheidsbeleid te evalueren aangezien ze toelaten de evolutie in het gedrag van de weggebruikers op te volgen.

Uit deze metingen blijkt onder meer dat 2,8% van de bestuurders in België rijdt onder invloed van alcohol. Daarvan heeft 1,9% een alcoholgehalte van 0,8g per liter bloed of meer. In 2003 bedroeg het aantal positief bevonden bestuurders 3,31%. Zowel in 2005 als in 2003 stelt het probleem zich vooral in de leeftijdsgroep 40-54 jaar en tijdens de weekendnachten.

En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, on a également constaté une évolution positive, bien que le pourcentage global par rapport à d'autres pays est encore fort bas. En 2006 76,9% des conducteurs et 72,5% des passagers à l'avant bouclaient leur ceinture. En 2003, à peine 52,6% des conducteurs et 65,7% des passagers portaient la ceinture.

Enfin, il est ressorti des mesures de vitesse qu'en 2005, la vitesse moyenne sur tous types de routes avait diminué par rapport à 2004. En 2005, le nombre de conducteurs qui dépassait les limitations de vitesse de plus de 10 km/h était considérablement inférieur à celui de l'année 2004.

Les mesures adoptées afin d'influencer le comportement des usagers de la route semblent donc produire leurs effets.

1.1.1.3 Plans d'action en matière de sécurité routière

En 2004, l'État fédéral a créé un nouvel instrument de politique en matière de sécurité routière, appelé «conventions de sécurité routière» et consistant concrètement à établir une convention en cette matière avec chaque zone de police locale. Depuis 2005, ces conventions sont devenues, au bénéfice d'une simplification administrative, des plans d'action en matière de sécurité routière et concernent désormais, également la police fédérale.

Ce projet consiste à octroyer annuellement des moyens financiers émanant du Fonds de sécurité routière à chaque zone de police locale ainsi qu'à la police fédérale, sous réserve de l'approbation des plans d'action par les ministres de l'Intérieur et de la Mobilité.

Le cadre légal de ces plans est la loi du 6 décembre 2005 (relative à l'établissement et au financement des plans d'action en matière de sécurité routière) et l'arrêté royal du 19 décembre 2005 (relatif à l'établissement et au financement des plans d'action en matière de sécurité routière).

Ces moyens financiers sont destinés au développement, dans le domaine de la sécurité routière, d'actions conformes à la politique menée par le gouvernement fédéral en matière de sécurité routière en tenant compte des spécificités des zones de police locale et de la police fédérale.

Inzake gordeldracht wordt eveneens een positieve evolutie vastgesteld, hoewel het globale percentage in vergelijking met andere landen nog zeer laag ligt. In 2006 klikte 76,9% van de bestuurders en 72,5% van de passagiers voorin de gordel vast. In 2003 droeg slechts 52,6% van de bestuurders de gordel en 65,7% van de passagiers.

Uit de snelheidsmetingen ten slotte is gebleken dat in 2005 de gemiddelde snelheid op alle types van wegen gedaald was in vergelijking met 2004. Het aantal bestuurders dat de snelheidsbeperkingen met meer dan 10km/u overschrijdt lag in 2005 eveneens beduidend lager dan in 2004.

De genomen maatregelen om het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden blijken dus effect te sorteren.

1.1.1.3 Actieplannen inzake verkeersveiligheid

In 2004 heeft de Federale Staat een nieuw beleidsinstrument gecreëerd inzake verkeersveiligheid, dat «overeenkomsten inzake verkeersveiligheid» genoemd werd. Het doel daarvan is een overeenkomst in die materie uit te werken met elke lokale politiezone. Sinds 2005 zijn die overeenkomsten, ten behoeve van een administratieve vereenvoudiging, actieplannen inzake verkeersveiligheid geworden en betreffen ze voortaan ook de Federale Politie.

Dit project bestaat uit een jaarlijkse toekenning van financiële middelen, voortvloeiend uit het Verkeersveiligheidsfonds, aan elke lokale politiezone alsook aan de Federale Politie, onder voorbehoud van de goedkeuring van de actieplannen door de ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit.

Het wettelijke kader van die plannen is de wet van 6 december 2005 (betreffende de opmaak en de financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid) en het koninklijk besluit van 19 december 2005 (betreffende de opmaak en de financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid).

Deze financiële middelen zijn bedoeld om acties op het gebied van de verkeersveiligheid op te zetten die in overeenstemming zijn met het verkeersveiligheidsbeleid van de federale regering, rekening houdend met de specifieke behoeften van de lokale politiezones en van de Federale Politie.

En 2006, le plan d'action en matière de sécurité routière devait porter sur au moins l'un des 7 thèmes suivants : vitesse excessive ou inadaptée ; conduite en état d'imprégnation alcoolique ; conduite sous l'influence de drogues ou d'autres substances ; transport par route de marchandises ou de personnes ; ceintures et équipements de sécurité ; stationnement gênant ou dangereux ; comportement agressif dans la circulation.

Le subsidie ainsi octroyé a permis aux zones de police de prévoir des heures supplémentaires de contrôle dans ces différents secteurs, d'engager et de former du personnel, de mener des actions de préventions et d'information et, d'acquérir le matériel jugé utile au bon accomplissement de ces actions.

Il a également été demandé aux zones de police locale ainsi qu'à la police fédérale de participer aux initiatives suivantes: la sécurité en matière de transport de marchandises ; la prévention des accidents pendant les week-ends ; la signalisation variable aux abords des écoles ; les campagnes de sensibilisation de l'I.B.S.R.

D'autre part, vu l'investissement effectué en 2004 et 2005 dans l'optimisation des équipements, les moyens octroyés en 2006 ont été davantage utilisés pour des actions en matière de sensibilisation et d'information, dans l'optique d'une répartition plus équitable.

Le montant total pour les actions et initiatives approuvées dans le cadre des plans d'action de 2006 s'élève à 79.219.345 euros. Par ailleurs, la direction générale Mobilité et Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports reçoit, depuis l'année 2005, un montant annuel de 150.000 euros pour le traitement salarial de 4 collaborateurs supplémentaires chargés du suivi de ce dossier.

1.1.1.4 Déchéance du droit de conduire et examens de réintégration

La procédure actuelle et l'organisation en matière de délivrance du permis de conduire à la suite d'une condamnation à une déchéance du droit de conduire et d'examens psychologiques et médicaux de réintégration étaient très complexes, menaient à une surcharge administrative et requéraient à une révision urgente.

Les services régionaux pour l'emploi ne souhaitaient plus être responsables des examens psychologiques et médicaux de réintégration.

La procédure administrative a été fortement simplifiée, tant pour les personnes que pour les services publics concernés.

In 2006 moest het actieplan inzake verkeersveiligheid tenminste op één van de zeven volgende thema's inspelen: onaangepaste of overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs of andere stoffen, wegvervoer van goederen of personen, veiligheidsgordels en beschermingsmiddelen, hinderlijk of gevaarlijk parkeren en agressief gedrag in het verkeer.

Met deze subsidie konden de politiezones extra controle-uren plannen, gericht op die verschillende gebieden, personeel aanwerven en opleiden, preventieve en informatieve acties voeren en het in het kader van deze acties nodig geachte materiaal aanschaffen.

De lokale politiezones en de Federale Politie werden ook gevraagd om aan de volgende initiatieven deel te nemen: de veiligheid inzake goederenvervoer, het voorkomen van weekendongevallen, de variabele signalisatie in de schoolomgeving en de sensibiliseringscampagnes van het BIVV.

Overigens werden de toegekende middelen in 2006, gezien de investering uitgevoerd in 2004 en 2005 in de optimalisering van uitrustingen, meer gebruikt voor acties inzake sensibilisering en informatie, met het oog op een billijkere verdeling.

Het totale bedrag voor de acties en initiatieven goedgekeurd in het kader van de actieplannen van 2006 bedraagt 79.219.345 euro. Overigens ontvangt het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer sinds het jaar 2005 een jaarlijks bedrag van 150.000 euro voor het salaris van 4 bijkomende medewerkers die dit dossier moeten opvolgen.

1.1.1.4 Verval van recht tot sturen en herstel-examens

De procedure en organisatie inzake de afgifte van het rijbewijs naar aanleiding van een veroordeling tot verval van het recht tot sturen en de psychische en medische herstelexamens was zeer complex, gaf aanleiding tot administratieve overlast en was dringend aan herziening toe.

De gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling wensten niet langer in te staan voor de psychische en medische herstelexamens.

De administratieve procedure werd sterk vereenvoudigd, zowel voor de mensen als voor de betrokken overheidsdiensten.

Dans le courant de l'année 2006, cette réforme a été complètement effectuée et clôturée. A cet effet, je me réfère à l'arrêté royal du 8 mars 2006 modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Etant donné que la délivrance du permis de conduire et les examens de réintégration font partie de l'exécution de la peine, le rôle de coordination est assigné, dans la décision, au ministère public.

Les examens psychologiques et médicaux de réintégration sont dorénavant organisés par des institutions agréées par le ministre fédéral de la Mobilité sur la base des critères formulés dans ce nouvel arrêté et qui fournissent ensemble un service pour la pays entier.

Depuis l'entrée en vigueur de cette réforme en date du 31 mars 2006, 3 organismes ont déjà été agréés, avec au total 30 implantations réparties dans la Belgique. Ces implantations disposent de suffisamment de capacité pour faire passer aux condamnés des examens psychologiques et médicaux à court terme. Grâce à cela, le problème des listes d'attente est résolu.

1.1.1.5 Sensibilisation via l'IBSR

Les campagnes annuelles de l'IBSR ont été reconduites en 2006 et ensuite adaptées par le biais d'une approche spécifique des groupes ciblés.

A la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la circulation routière, de la catégorisation des infractions et de l'adaptation des montants des amendes, la population a été informée par une campagne intégrée.

Outre la campagne-BOB annuelle, une attention spéciale était accordée en 2006 à la sécurité des motocyclistes, au port de la ceinture de sécurité par les enfants (et à la nouvelle législation en matière de sièges pour enfants), à la sécurité du passage à niveaux, à la formation à la conduite et aux accidents de week-ends.

En 2005, la Coalition pour la Sécurité routière «Jesuispour» a été mise sur pied. En 2006, ce slogan a été intégré dans tous les éléments de la stratégie de communication de l'IBSR.

Grâce à la Coalition, nous voulons créer un intérêt le plus durable possible pour les mesures de sécurité routière et laisser croître les initiatives de sécurité routière à partir de la base.

Deze hervorming werd in de loop van 2006 volledig doorgevoerd en afgerond. Ik verwijs hiervoor naar het koninklijk besluit van 8 maart 2006 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Aangezien de afgifte van het rijbewijs en de herstel-examens deel uitmaken van de strafuitvoering, wordt in het besluit aan het openbaar ministerie de coördinerende rol toebedeeld.

De medische en psychologische herstelonderzoeken worden voortaan georganiseerd door instellingen die door de federale minister van mobiliteit worden erkend op basis van de in het nieuwe besluit vermelde criteria en die samen een dienstverlening verzekeren voor heel het land.

Sinds de inwerkingtreding van deze hervorming op 31 maart 2006 werden reeds 3 instellingen erkend, met in het totaal 30 vestigingen verspreid over België. Deze vestigingen beschikken over voldoende capaciteit om de veroordeelde de geneeskundige of psychologische onderzoeken op korte termijn te laten afleggen. Hiermee werd het probleem van de wachtlijsten opgelost.

1.1.1.5 Sensibilisering via BIVV

De jaarlijkse campagnes van het BIVV werden in 2006 vernieuwd en verder aangepast via specifieke doelgroepenbenadering.

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de nieuwe verkeerswet, de categorisering van de overtredingen en de aanpassing van de boetebedragen werden de mensen via een geïntegreerde campagne geïnformeerd.

Naast de jaarlijkse BOB-campagne was er in 2006 ook extra aandacht voor veilig motorrijden, de gordel-dracht bij kinderen (en de nieuwe wetgeving inzake kinderzitjes), veilige overwegen, de rijopleiding en weekendongevallen.

In 2005 werd de Coalitie voor de Verkeersveiligheid «Ikbenvoor» uitgebouwd. Deze werd in 2006 geïntegreerd in alle onderdelen van de communicatiestrategie van het BIVV.

Door middel van de Coalitie willen we een zo breed mogelijk duurzaam draagvlak creëren voor verkeersveiligheidsmaatregelen en verkeersveiligheidsinitiatieven laten groeien vanuit de basis.

Dans le cadre de Jesuispour et conjointement au projet européen VAMOS, un réseau de bénévoles qui veut s'engager pour plus de sécurité routière par le biais d'initiatives locales va être mis sur pied en 2007.

En 2007, une campagne de sécurité routière européenne va également être organisée et une journée européenne de la sécurité routière va avoir lieu.

En 2007, les campagnes pour le grand public vont encore se diriger, par le biais de sous-objectifs, vers les problèmes de sécurité routière les plus importants, plus particulièrement, la lutte contre la vitesse excessive, le port de la ceinture de sécurité (pour les enfants et pour les adultes) et la conduite sous influence.

Une stratégie de communication va être élaborée afin de s'attaquer au problème des accidents avec les poids-lourds et les accidents du week-end.

Pour la campagne concernant les usagers faibles, on collaborera à nouveau avec les Régions. L'on demandera aux automobilistes du respect et de l'attention pour les usagers faibles. En 2005 et 2006, les motards ont été au centre des regards. Il faut encore décider de la catégorie d'usagers faibles qui sera choisie pour 2007.

Depuis 2003, l'IBSR travaille avec des subventions de la C.E. et de la PRI à la construction du projet «EuroRSWeb». Ce projet a pour but la création d'un site internet avec une banque de données en ligne comportant les campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière pour une utilisation internationale. La banque de données poursuivra son extension et sa promotion en 2007.

La 6^{ème} édition de *Road Safety Quest*, le grand concours internet pour les jeunes aura lieu en 2007. Il s'agit à nouveau d'un concours qui cible les jeunes participants au trafic (16-25 ans) et qui met surtout l'accent sur les connaissances du code de la route, de la conduite défensive et l'attitude correcte à adopter sur les routes.

L'une des priorités de la Cellule Education de l'IBSR en 2007 consistera à développer du matériel pédagogique pour l'enseignement secondaire.

In het kader van Ikbenvoor en aansluitend bij het Europese project VAMOS zal in 2007 een netwerk van vrijwilligers uitgebouwd worden, dat zich in het kader van de Coalitie wil inzetten voor meer verkeersveiligheid via lokale initiatieven.

In 2007 zal ook een Europese verkeersveiligheidscampagne georganiseerd worden en zal een Europese dag van de verkeerveiligheid plaatsvinden.

De campagnes voor het grote publiek zullen zich in 2007 opnieuw via een aantal subdoelstellingen richten op de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen, meer bepaald de bestrijding van overdreven snelheid, de gordeldracht (voor kinderen én volwassenen) en het rijden onder invloed.

Er zal een communicatiestrategie uitgewerkt worden om het probleem van de ongevallen met vrachtwagens en de weekendongevallen aan te pakken.

Voor de «zachte weggebruiker»-campagne zal opnieuw samengewerkt worden met de gewesten, waarbij respect en aandacht voor de zachte weggebruikers gevraagd wordt aan de automobilisten. In 2005 en 2006 stonden de motorrijders centraal, er dient nog beslist te worden welke categorie zachte weggebruikers in 2007 gekozen zal worden.

Sinds 2003 werkt het BIVV met subsidie van E.C. en PRI aan de uitbouw van het project «EuroRSWeb». Dit project heeft het creëren van een website met een online databank met sensibilisatiecampagnes over verkeersveiligheid voor internationaal gebruik als doel. De databank wordt verder uitgebreid en gepromoot in 2007.

In 2007 zal de 6de editie van *Road Safety Quest*, de grote webwedstrijd voor jongeren, lopen plaatsvinden. Het gaat opnieuw om een wedstrijd die zich richt tot de jonge verkeersdeelnemers (16-25 jaar) en die vooral de nadruk legt op kennis van het verkeersreglement, defensief rijden en de juiste attitude in het verkeer.

Een van de prioriteiten van de Cel Educatie van het BIVV zal er in 2007 in bestaan pedagogisch materiaal te ontwikkelen voor het secundair onderwijs.

1.1.1.6 Port de la ceinture de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants

En date du 25 août 2006, l'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique est paru au *Moniteur belge*. Le même jour est également paru un arrêté ministériel déterminant les modalités d'octroi ainsi que le modèle des dérogations à l'utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité et du dispositif de sécurité pour enfants en raison de contre-indications médicales graves.

Ces deux arrêtés sont entrés en vigueur le 1^{er} septembre 2006 et harmonisent la législation belge avec la Directive européenne 2003/20/CE.

Dorénavant, la règle générale suivante est en vigueur: les enfants de 3 ans et plus (jusqu'à 18 ans) qui ont une taille inférieure à 135 cm doivent être transportés dans un dispositif de retenue pour enfants homologué. Il existe certaines exceptions à cette règle :

- Dans les taxis et les bus et les véhicules destinés au transport en commun ; s'il n'y a pas de dispositif de retenue pour enfants, les enfants utilisent la ceinture de sécurité disponible.

- Les enfants âgés de 3 ans et plus peuvent utiliser une ceinture de sécurité au lieu d'un dispositif de retenue pour enfants si, sur la banquette en question, il y a déjà deux dispositifs de retenue pour enfants qui sont utilisés et qu'il n'y a plus de place pour un troisième dispositif de retenue.

- Les enfants de plus de trois ans peuvent utiliser la ceinture de sécurité lors de trajets effectués par une autre personne que le parent (adoptif) dans des cas occasionnels lors desquels l'on ne s'attend raisonnablement pas à ce que le conducteur possède un dispositif de retenue pour enfants. Il doit s'agir ici de transport sur des distances courtes. L'on peut penser ici au transport pour des matchs en déplacement de l'équipe de football pour lesquels les parents qui conduisent n'ont pas de dispositif de retenue pour enfants pour chaque enfant, ou à un trajet pour aller chez le médecin avec l'enfant des voisins. Pour éviter que les parents transportent leur enfant sans dispositif de retenue pour enfants en donnant l'excuse d'un trajet court et occasionnel, la dispense n'est pas valable en ce qui les concerne.

- Jusqu'au 9 mai 2008, les enfants âgés de moins de 3 ans peuvent utiliser une ceinture de sécurité au lieu d'un dispositif de retenue pour enfants si, sur la ban-

1.1.1.6 Gordeldracht en kinderbeveiligingsystemen

Op 25 augustus 2006 verscheen het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg in het *Belgisch Staatsblad*. Op dezelfde dag verscheen eveneens een ministerieel besluit waarbij de modaliteiten van afgifte en het model van de vrijstellingen van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem op grond van gewichtige medische tegenindicaties worden bepaald.

Beide besluiten zijn op 1 september 2006 in werking getreden en brengen de Belgische wetgeving in overeenstemming met Europese Richtlijn 2003/20/EG.

Voortaan geldt als algemene regel dat kinderen van 3 jaar en ouder (tot 18 jaar) die kleiner zijn dan 135 cm in een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem moeten worden vervoerd. Op deze regel bestaan een aantal uitzonderingen:

- In taxi's, bussen en voertuigen bestemd voor het openbaar vervoer gebruiken kinderen de beschikbare veiligheidsgordel indien er geen kinderbeveiligingsystemen aanwezig zijn.

- Kinderen van 3 jaar en ouder mogen een veiligheidsgordel gebruiken in plaats van een kinderbeveiligingssysteem als er op de desbetreffende zitbank al twee kinderbeveiligingsystemen zijn aangebracht en in gebruik zijn en er geen plaats meer is voor een derde kinderbeveiligingssysteem.

- Kinderen vanaf 3 jaar mogen de veiligheidsgordel gebruiken bij vervoer door een andere persoon dan de eigen (pleeg)ouder in incidentele gevallen waarin redelijkerwijze niet verwacht kan worden dat de bestuurder een kinderbeveiligingssysteem bij zich heeft. Het dient hierbij om vervoer over beperkte afstand te gaan. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer naar uitwedstrijden van voetbaljeugdteams, waarbij de rijdende ouders niet voor alle kinderen kinderzitjes bij zich zullen hebben, of een ritje naar de dokter met een kind van de buren. Om te voorkomen dat ouders hun kinderen zonder kinderbeveiligingssysteem vervoeren, met als excuus dat het een korte incidentele rit betreft, geldt de vrijstelling niet voor ouders.

- Tot 9 mei 2008 mogen kinderen van minder dan 3 jaar een veiligheidsgordel gebruiken in plaats van een kinderbeveiligingssysteem als er op de desbetreffende

quette en question, il y a déjà deux dispositifs de retenue pour enfants qui sont utilisés et qu'il n'y a plus de place pour un troisième dispositif de retenue pour enfants. Cette exception provisoire est principalement destinée à offrir un délai de transition aux grandes familles pour l'achat d'une voiture comportant plus de places assises.

Lors de la transposition de la Directive européenne, l'on a recherché une formule selon laquelle la sécurité des enfants serait considérablement augmentée, sans causer trop de frais aux parents. Le choix d'une limite à 135cm (au lieu de 150 cm, comme recommandé par la directive) est lié à la possibilité qui existe dans beaucoup de véhicules modernes de régler en hauteur la partie des épaules. 1,35 m correspond à la taille moyenne d'un enfant de 9 ans.

Les dispositifs de retenue pour enfants qui étaient déjà utilisés avant le 1^{er} septembre 2006 peuvent encore être utilisés jusqu'au 9 mai 2008. Jusqu'au 1^{er} septembre 2006, un dispositif de retenue pour enfants homologué devait être utilisé s'il était présent. Cela laissait la possibilité d'utiliser un dispositif de retenue pour enfants non-homologué. A partir du 9 mai 2008, les dispositifs de retenue pour enfants appartiennent à un type homologué selon le règlement ECE 44, version 03 ou supérieure ou selon la directive UE équivalente 77/541/CEE. Concrètement, cela signifie que les dispositifs de retenue pour enfants doivent être pourvus du label d'homologation composé de: une lettre majuscule E, suivie d'un chiffre entouré d'un cercle. Sous ce label doit se trouver une série de chiffres, commençant par 03 ou 04.

Il n'existe pas de dispositif de retenue pour enfants homologué pour les enfants dépassant les 36kg. Toutefois, cela ne signifie pas que tous les dispositifs de retenue pour enfants homologués ne sont pas adaptés aux enfants de plus de 36kg. C'est pourquoi ils peuvent être utilisés par ces enfants, à moins de causer une situation dangereuse manifeste.

Ensuite, la «dispense de l'obligation du port de la ceinture de sécurité» est transformée en «dispense de l'utilisation de la ceinture de sécurité et du dispositif de retenue pour enfants». Dorénavant cette dispense est valable pour :

- les conducteurs qui effectuent une marche-arrière ;
- les conducteurs de taxis, lorsqu'ils transportent un client – et ce afin de garantir la sécurité des conducteurs de taxis ; il s'avère en effet que les taxis roulent aussi la nuit et que le facteur contrôle social joue beau-

zitbank al twee kinderbeveiligingssystemen zijn aangebracht en in gebruik zijn en er geen plaats meer is voor een derde kinderbeveiligingssysteem. Deze tijdelijke uitzondering is vooral bedoeld om grote gezinnen een overgangstermijn te bieden voor het aanschaffen van een auto met meer zitplaatsen.

Bij de omzetting van de Europese richtlijn werd gezocht naar een formule waarbij de veiligheid van de kinderen drastisch wordt verhoogd, zonder de ouders hiervoor al te veel op kosten te jagen. De keuze voor een grens van 135 cm (in plaats van 150 cm, zoals aanbevolen door de richtlijn) houdt verband met de mogelijkheid die in veel moderne auto's bestaat om het schouderdeel in hoogte te verstellen. 1,35 m komt overeen met de gemiddelde lengte van een negenjarige.

De kinderbeveiligingssystemen die vóór 1 september 2006 reeds in gebruik waren mogen verder gebruikt worden tot 9 mei 2008. Tot 1 september 2006 moest een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem gebruikt worden als dat aanwezig was. Dat liet ruimte om een niet goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem te gebruiken. Vanaf 9 mei 2008 moeten kinderbeveiligingssystemen behoren tot een type dat is goedgekeurd volgens ECE-reglement 44, versie 03 of hoger of volgens de equivalente EU-richtlijn 77/541/EEG. Concreet betekent dit dat de kinderbeveiligingssystemen voorzien moeten zijn van het homologatielabel bestaande uit: een hoofdletter E, gevolgd door een cijfer, met een cirkel er rond. Onder dit label moet een reeks cijfers staan, beginnend met 03 of 04.

Er zijn geen kinderbeveiligingssystemen goedgekeurd voor kinderen boven de 36 kg. Dit betekent echter niet dat alle goedgekeurde kinderbeveiligingssystemen ongeschikt zijn voor kinderen boven de 36 kg. Zij mogen daarom door deze kinderen wel worden gebruikt, tenzij dit een kennelijk onveilige situatie oplevert.

Voorts werd de «vrijstelling van de draagplicht van de veiligheidsgordel» omgevormd tot «de vrijstelling van het gebruik van de veiligheidsgordel en van het kinderbeveiligingssysteem». Voortaan geldt deze vrijstelling voor:

- de bestuurders die achteruit rijden;
- de bestuurders van taxi's wanneer zij een klant vervoeren – dit om de veiligheid van de taxichauffeurs te waarborgen; het is immers zo dat taxichauffeurs ook 's nachts rijden en dat de factor sociale controle hier veel

coup moins – ceci s'oppose aux conducteurs de bus qui sont en outre souvent assis au volant dans une cabine protégé ;

- les conducteurs et les passagers des véhicules prioritaires, visés à l'article 37 du Code de la Route , lorsque la nature de leur mission le justifie ;

- les personnes qui sont en possession d'une dérogation délivrée, en raison de contre-indications médicales graves, par le ministre de la Mobilité ou son délégué, ou, si elles sont domiciliées dans un pays étranger, par les instances compétentes de ce pays.

Pour les catégories suivantes, l'ancienne «dispense de l'obligation du port de la ceinture de sécurité» est supprimée :

- les livreurs, lorsqu'ils livrent ou prennent de la marchandise successivement à des endroits séparés par de courtes distances, à l'exception des employés de la Poste ;

- les conducteurs d'une taille inférieure à 1,50m.

En collaboration avec l'IBSR et P&V Assurances, une campagne de sensibilisation a été organisée du 25 septembre au 22 octobre 2006. Lors de cette campagne, la police a accordé une attention particulière au port de la ceinture et principalement à l'utilisation obligatoire des sièges-auto pour enfants de moins de 1,35m. Les enfants attachés correctement recevaient une toise personnalisable ou un tatou-ceinture en cadeau. Cette campagne était liée à un concept dont l'efficacité a été prouvée à suffisance ces dernières années, le dit «enhanced enforcement», qui combine les contrôles intensifs à la communication et à la sensibilisation.

1.1.1.7 Gilets de sécurité

D'ici à 2007, les conducteurs de véhicules en panne sur autoroute ou sur une route pour automobile devront enfiler un gilet de sécurité pour pouvoir sortir de leur véhicule et procéder aux opérations nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation et attendre les secours.

minder speelt. Dit in tegenstelling tot buschauffeurs die daarenboven dikwijls in een beschermende kooi achter het stuur zitten;

- de bestuurders en de passagiers van prioritaire voertuigen, bedoeld in artikel 37 van het verkeersreglement, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt;

- de personen die in het bezit zijn van een vrijstelling op grond van gewichtige medische tegenindicaties afgeleverd door de minister van Mobiliteit, of zijn gemachtigde of, indien zij in het buitenland wonen, door de bevoegde instanties van hun land.

Voor volgende categorieën werd de vroegere «vrijstelling van de draagplicht van de veiligheidsgordel» afgeschaft:

- de bezorgers, wanneer zij achtereenvolgens op korte afstand van elkander gelegen plaatsen goederen afleveren of ophalen, met uitzondering van de beambten van de Post;

- de bestuurders met een lichaamslengte van minder dan 1,50 m.

Van 25 september tot 22 oktober 2006 werd, in samenwerking met het BIVV en P&V Verzekeringen, een sensibiliseringscampagne georganiseerd. Tijdens deze campagne heeft de politie speciale aandacht besteed aan de gordeldracht en vooral aan het verplicht gebruik van autozitjes voor kinderen kleiner dan 1,35 m. Correct vastgeklikte kinderen kregen een personaliseerbare groeimeter of een gordeldier cadeau. Deze campagne sloot aan bij een concept waarvan de effectiviteit de laatste jaren genoegzaam is bewezen, het zogenaamde «enhanced enforcement», waarbij intensieve controles worden gecombineerd met communicatie en sensibilisering.

1.1.1.7 Veiligheidsvesten

Voor 2007 zullen de bestuurders van voertuigen die pech hebben op een snelweg of op een autoweg een veiligheidsvest moeten dragen om uit hun voertuig te mogen stappen. Ze zullen de nodige maatregelen om de verkeersveiligheid te garanderen moeten nemen en op hulp wachten.

1.1.1.8 Ethylo-tests, éthylo-mètres et caméras digitales

Les deux facteurs les plus importants d'insécurité routière, à savoir la vitesse excessive et la conduite sous l'influence de l'alcool, constituent des infractions qui sont constatées à l'aide d'équipements technologiques : les testeurs et analyseurs pour l'alcool et les radars et caméras automatiques pour les excès de vitesse.

Les spécifications techniques des éthylo-tests et éthylo-mètres ont été revues au regard des évolutions technologiques qui ont eu lieu ces dernières années. Les arrêtés royaux du 18 février 1991 concernant les testeurs et analyseurs vont être remplacés par un arrêté unique qui déterminera également de nouvelles procédures d'homologation et de vérification de ces appareils. Le texte prévoit les conditions nécessaires à l'accréditation des laboratoires indépendants qui réaliseront ces opérations. Dans le courant de l'année 2007, ce marché sera donc ouvert à d'autres organismes que l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

La réglementation va également être adaptée afin de permettre l'utilisation de caméras digitales pour constater les excès de vitesse et le franchissement des feux rouges. La gestion des infractions enregistrées s'en trouvera grandement facilitée et accélérée et la capacité de contrôle des services de contrôle se verra automatiquement augmentée. La Commission de la Protection de la Vie privée a d'ores et déjà remis un avis positif sur le projet d'arrêté royal.

1.1.2 Simplification

1.1.2.1 Simplification du Code de la Route

Cette simplification a été lancée face à un double constat. D'une part, suite aux modifications qu'il a connues depuis sa première parution, le Code de la Route est devenu un texte réglementaire compliqué, de sorte que l'adage «Nul n'est censé ignorer la loi» est plus que compromis. D'autre part, le nombre de panneaux placés le long des routes a atteint une ampleur telle que la complexité de l'environnement visuel des usagers est devenue importante.

La simplification de la réglementation et de la signalisation doit atteindre les objectifs suivants:

1. De manière générale, diminuer le nombre de panneaux ;

1.1.1.8. Ademtesttoestellen, ademanalyse-toestellen en digitale camera's

De twee belangrijkste factoren van verkeersonveiligheid, met name de overdreven snelheid en het rijden onder invloed, vormen overtredingen die met behulp van technologische uitrustingen worden vastgesteld: het testapparaat en de analysator voor alcohol en de radars en onbemande camera's voor de snelheidoverschrijdingen.

De technische specificaties van de ademtesttoestellen en ademanalysetoestellen werden herzien als gevolg van de technologische evoluties van de laatste jaren. De koninklijke besluiten van 18 februari 1991 betreffende de testapparaten en de analysatoren zullen door één enkel besluit worden vervangen dat de nieuwe erkennings- en verificatieprocedures van die toestellen zal bepalen. De tekst voorziet de nodige voorwaarden voor het accrediteren van de onafhankelijke laboratoria die deze operaties zullen uitvoeren. In de loop van 2007 zal die markt dus voor andere instellingen dan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid geopend worden.

De reglementering zal ook aangepast worden om het gebruik van digitale camera's toe te laten teneinde de snelheidoverschrijdingen en het negeren van rode verkeerslichten vast te stellen. Het beheer van geregistreerde overtredingen zal sterk vereenvoudigd en versneld worden en de controlecapaciteit van de controlediensten zal automatisch verhoogd worden. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer heeft al een positief advies over het ontwerp van koninklijk besluit gegeven.

1.1.2 Vereenvoudiging

1.1.2.1 Vereenvoudiging van de wegcode

De vereenvoudiging werd gebaseerd op twee vaststellingen. Enerzijds is het verkeersreglement, als gevolg van de wijzigingen sedert het voor het eerst verscheen, zodanig ingewikkeld geworden dat de stelregel «Iedere burger wordt geacht de wet te kennen» meer dan ooit op de helling staat. Anderzijds staan nu zoveel verkeersborden langs de weg dat de complexe visuele verkeersomgeving een factor van onzekerheid is geworden voor de weggebruikers.

De vereenvoudiging van de reglementering en de verkeerstekens moet volgende doelen bereiken:

1. Algemeen gesteld: het aantal verkeersborden verminderen;

2. Faire des signaux d'interdiction la règle et des signaux d'obligation l'exception ;

3. Faire du Code de la route un texte facilement compréhensible pour l'usager de la route ;

4. Fournir aux gestionnaires de voirie un Guide destiné à leur donner des lignes directrices pour l'enlèvement des signaux superflus et pour placer des signaux et marquages clairs et lisibles. Ce guide sera disponible dans la première moitié de 2007.

Sur le plan législatif et réglementaire, les démarches entreprises en 2006 dans le sens de la simplification de la réglementation routière auront été de trois ordres :

1. Projet de loi qui inscrit le principe général de prudence des usagers de la route dans la loi du 16 mars 1968 ;

Ce projet de loi permet d'inscrire dans la loi du 16 mars 1968 un précepte fondamental en matière de sécurité routière, à savoir que les usagers de la route doivent adapter leur comportement en fonction des circonstances. En ce faisant, il n'est plus nécessaire de rappeler à de multiples endroits dans le Code de la route qu'il faut «redoubler de prudence», par exemple à l'approche d'un carrefour, en présence d'enfants, etc. Cette obligation, qui résulte du bon sens même, trouve mieux sa place dans la loi elle-même.

2. Projet d'arrêté royal portant la création des zones de vitesse et

3. supprimant la perte de la priorité de droite lors de l'immobilisation du véhicule, en concordance avec la règle applicable dans les pays voisins ;

Le Guide de simplification de la signalisation routière à l'attention des gestionnaires de voirie sera disponible dans le courant du 1^{er} trimestre 2007.

En ce qui concerne le projet de simplification du Code de la route, le projet de texte sera soumis à la Commission fédérale pour la Sécurité routière dans le courant du mois de novembre 2006 et sera en état d'être publié dans la première moitié de l'année 2007.

2. Verbodsborden worden de regel, gebodsborden de uitzondering;

3. De Wegcode wordt een tekst die gemakkelijk te begrijpen is voor de weggebruiker;

4. Een Gids bestemd om richtlijnen te geven voor het weghalen van overbodige borden en om duidelijke en leesbare borden en wegmarkeringen te plaatsen aan de wegbeheerders bezorgen. Die gids zal in de eerste helft van 2007 beschikbaar zijn.

Op het wetgevende en reglementaire niveau kunnen we de in 2006 aangevatte stappen voor de vereenvoudiging van de wegreglementering op drie vlakken terugzien:

1. Wetsontwerp dat het algemene principe van voorzichtigheid van de weggebruikers in de wet van 16 maart 1968 inschrijft;

Dit wetsontwerp maakt het mogelijk om een fundamenteel voorschrift in de wet van 16 maart 1968 in te schrijven, namelijk dat de weggebruikers hun houding in functie van de omstandigheden moeten aanpassen. Dankzij die bepaling is het niet meer nodig om op verschillende plaatsen in het verkeersreglement te herhalen dat men «extra voorzichtigheid» moet tonen, bijvoorbeeld bij het naderen van een kruispunt, in aanwezigheid van kinderen, enz. Die verplichting, die strookt met het gezond verstand, vindt hierdoor een betere plaats in de wet.

2. Ontwerp van koninklijk besluit houdende het scheppen van snelheidszones en

3. Afschaffing van het verlies van de voorrang van rechts wanneer het voertuig gestopt is, in overeenstemming met de maatregel die in de buurlanden wordt toegepast.

De Gids voor de vereenvoudiging van de verkeerssignalisatie zal in de loop van het eerste kwartaal van 2007 beschikbaar zijn voor de wegbeheerders.

Wat het ontwerp van vereenvoudiging van het verkeersreglement betreft, zal het ontwerp van tekst in de loop van november 2006 aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid voorgesteld worden. In de eerste helft van het jaar 2007 zal deze tekst kunnen worden gepubliceerd.

1.1.2.2 Carte de stationnement communale

Le Code de la route prévoit la possibilité pour les communes de délivrer des cartes riverain qui dispensent le titulaire du stationnement payant et/ou du placement du disque de stationnement. En outre, le gestionnaire de voirie peut réserver exclusivement des parties de la voie publique à titre de place de stationnement pour les titulaires de ces cartes riverain.

Les possibilités pour les communes de mener une politique de cartes de stationnement sont limitées sous la législation actuelle au stationnement pour riverains. Les communes ne peuvent actuellement pas choisir de délivrer de telles cartes de stationnement à d'autres groupes cibles ou dans le cadre du carsharing.

C'est pourquoi les possibilités des communes de mener une politique de stationnement propre à ce niveau et de stimuler le carsharing sont étendues.

L'arrêté royal introduisant la carte de stationnement communale paraîtra et entrera en vigueur dans le courant des prochains mois.

1.1.2.3 Dispositifs de déplacement

Depuis quelques années, nous sommes confrontés à la multiplication de nouveaux modes de transport, à moteur ou non, que l'on peut qualifier de doux : rollers, segways, trottinettes électriques, ... La classification des véhicules dans le Code de la route a pour conséquence que ces modes de déplacement sont associés aux catégories existantes tels que les cyclomoteurs ou tout simplement tombent dans un vide juridique inconfortable aussi bien pour les usagers que pour les services de police.

Il est prévu de publier d'ici la fin de l'année 2006 un arrêté royal qui confèrera à tous ces engins un statut juridique clair et adapté au danger qu'ils représentent. Les usagers de ces véhicules seront ainsi associés aux piétons ou aux cyclistes en fonction de la vitesse qu'ils adaptent. Lorsque ces engins seront équipés d'un moteur, ils seront cependant limités à la vitesse maximale de 18km/h.

1.1.2.4 Les feux pour cyclistes

L'adaptation du Code de la route par l'arrêté royal du 9 mai 2006 a permis de faire coïncider le texte réglementaire avec une pratique légitimement répandue en

1.1.2.2 Gemeentelijke parkeerkaart

Het verkeersreglement voorziet in de mogelijkheid voor de gemeenten om bewonerskaarten uit te reiken die de houder vrijstelt van het betalend parkeren en/of het plaatsen van de parkeerschijf. De wegbeheerder kan bovendien delen van de openbare weg exclusief voorbehouden als parkeerplaats voor houders van deze bewonerskaarten.

De mogelijkheden voor de gemeenten om een parkeerkaartenbeleid te voeren is onder de huidige regelgeving beperkt tot bewonersparkeren. Gemeenten kunnen er momenteel niet voor kiezen om gelijkaardige parkeerkaarten uit te reiken aan andere doelgroepen of in het kader van autodelen.

Daarom zullen de mogelijkheden van de gemeenten om op dit vlak een eigen parkeerbeleid te voeren en het autodelen te stimuleren worden uitgebreid.

Het koninklijk besluit tot invoering van de gemeentelijke parkeerkaart zal in de loop van de volgende maanden verschijnen en in werking treden.

1.1.2.3 Voortbewegingstoestellen

Sinds enkele jaren worden we geconfronteerd met de vermeerdering van nieuwe transportmodi, met of zonder motor, die we als zacht kunnen beschrijven: rollers, segways, elektronische steps, ... De classificatie van de voertuigen in het verkeersreglement heeft als gevolg dat die transportmodi aan de bestaande categorieën zoals de bromfietsen worden gebonden of dat ze simpelweg in een zowel voor de gebruikers als voor de politiediensten oncomfortabele juridische leemte vallen.

Voor het einde van het jaar 2006, is de publicatie van een koninklijk besluit dat aan al deze toestellen een duidelijk en aan het gevaar dat ze representeren aangepast juridisch statuut zal verlenen voorzien. Zo zullen de gebruikers van die voertuigen met voetgangers of fietsers verbonden zijn in functie van hun snelheid. Wanneer die toestellen met een motor uitgerust zijn, zullen ze echter tot een maximale snelheid van 18 km/u worden beperkt.

1.1.2.4 Lichten voor de fietsers

De aanpassing van het verkeersreglement door het koninklijk besluit van 9 mei 2006 heeft toegelaten om de reglementaire tekst te laten overeenstemmen met

autorisant les cyclistes à utiliser des feux clignotants et à porter ceux-ci sur eux (sur leur casque, leur sac à dos, leurs vêtements,...).

1.1.3 *Formation à la conduite et examens*

1.1.3.1 **Auto-écoles**

Conformément à l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite, le marché des écoles de conduite a été libéralisé. Depuis le 19 juillet 2005, 20 nouvelles agrégations et 59 licences d'établissement ont été délivrées.

1.1.3.2 **Formation à la conduite**

La réforme annoncée de la formation à la conduite a été effectuée avec succès et est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2006. Le nouveau système est plus clair, plus simple et met l'accent sur l'accumulation d'expérience.

Rien qu'en septembre 2006, 33.866 permis de conduire provisoire ont déjà été délivrés dans le cadre du nouveau système de formation.

Comparativement, 19.288 permis de conduire provisoires avaient été délivrés au mois de septembre 2005.

1.1.3.3 **Permis de conduire sous forme de carte**

La troisième directive européenne sur le permis de conduire devrait être publiée d'ici la fin de l'année 2006. La Belgique se tient prête à opérer la transposition de cette directive dans le délai de 4 ans prévu et les premiers nouveaux permis pourront voir le jour d'ici 6 ans. Sur le plan de l'implémentation, l'étude des procédures existantes par le Service public fédéral Mobilité et Transports a déjà eu lieu et l'analyse des démarches nécessaires à l'intégration du nouveau permis de conduire débutera en 2007.

Le permis de conduire européen, délivré sous forme de carte sera valable 10 ans. Il va permettre de mettre fin au tourisme du permis de conduire. Si un citoyen européen se voit retirer son permis de conduire dans un État membre, cette interdiction de conduire sera valable pour toute l'Union européenne. Il va aussi y avoir des exigences minimales européennes pour la qualification et le recyclage des examinateurs.

een terecht verbreide praktijk, door de fietsers knipperende lichten te laten gebruiken en door ze die lichten op hun helm, rugzak of kleren, ... te laten dragen.

1.1.3 *Rij-opleiding en examens*

1.1.3.1 **Rijscholen**

Overeenkomstig het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor de erkenning van rijsscholen, werd de rijsschoolmarkt vrij gemaakt. Sinds 19 juli 2005 werden in totaal 20 nieuwe erkenningen en 59 vergunningen voor vestigingen afgeleverd.

1.1.3.2 **Rijopleiding**

De aangekondigde hervorming van de rijopleiding werd met succes doorgevoerd en trad op 1 september 2006 in werking. Het nieuwe systeem is overzichtelijker, eenvoudiger en legt de nadruk op het opdoen van ervaring.

In september 2006 alleen al werden 33.866 voorlopige rijbewijzen uitgereikt volgens het nieuwe opleidingsstelsel.

Ter vergelijking: in de maand september 2005 werden 19.288 voorlopige rijbewijzen uitgereikt.

1.1.3.3 **Rijbewijs in kaartvorm**

De derde Europese richtlijn betreffende het rijbewijs zou voor het eind van het jaar 2006 moeten worden gepubliceerd. België houdt zich klaar voor de omzetting van die richtlijn in de voorziene termijn van 4 maanden en de eerste nieuwe rijbewijzen zullen binnen zes jaar kunnen opduiken. Op het niveau van de implementatie heeft de studie van de bestaande procedures door de Federale Overheidsdienst al plaatsgevonden en het onderzoek van de nodige stappen voor de integratie van het nieuwe rijbewijs zal in 2007 beginnen.

Het Europese rijbewijs in kaartvorm zal 10 jaar geldig zijn. Het zal toelaten om een eind te stellen aan het rijbewijs-toerisme. Als een Europese burger zijn rijbewijs wordt ingetrokken in één lidstaat, zal dit rijverbod gelden voor de hele Europese Unie. Er komen ook Europese minimumvereisten voor de kwalificatie en nascholing van examinatoren.

1.1.3.4 Permis de conduire agricole

Le 15 septembre, le nouveau permis de conduire agricole G est entré en vigueur. Ce tout nouveau permis de conduire, destiné spécifiquement à la conduite de véhicules agricoles répond à la demande du secteur agricole qui souhaitait une réglementation claire, uniforme et adaptée en matière de conduite de véhicules agricoles. La réglementation existante est non seulement très imprécise mais, de plus, les masses transportées dans l'agriculture imposaient, dans la pratique, d'avoir 21 ans et un permis de conduire poids lourds C+E pour pouvoir conduire un véhicule agricole de façon réglementaire. Dorénavant, il n'existera plus qu'une seule réglementation, le permis de conduire agricole G. Toute personne âgée de seize ans pourra obtenir un permis de conduire agricole spécifique pour tous les trajets, qui lui permettra, jusque 18 ans, de transporter une masse maximale de 20 tonnes. Dès l'âge de 18 ans, cette limitation est automatiquement portée à 44 tonnes.

Le nouveau permis de conduire agricole répond non seulement aux besoins du secteur agricole mais il offre également de meilleures garanties en termes de sécurité routière. En effet, la personne qui souhaite obtenir un permis de conduire G doit au préalable réussir un examen théorique et un examen pratique.

Une formation préparatoire à l'examen théorique n'est pas obligatoire. Les candidats peuvent donc se préparer seuls à cet examen. Pour l'examen pratique par contre, une formation obligatoire est prévue. L'objectif est d'impliquer activement les écoles agricoles dans ce processus. C'est pourquoi ces écoles pourront également proposer la formation au permis de conduire agricole dans leurs cursus.

En vue de tenir compte autant que possible de la situation des conducteurs actuels de véhicules agricoles, une série de dispositions particulières et de mesures transitoires a été aménagée :

- Les personnes nées avant le 1^{er} octobre 1982 ne doivent pas posséder le permis de conduire spécifique G pour conduire des véhicules agricoles ;

- Les personnes nées entre le 1^{er} octobre 1982 et le 31 août 1986 sont exemptes de l'obligation de posséder un permis de conduire G jusqu'au 31 décembre 2008 inclus. Cette dispense ne vaut que pour le trajet ferme - champ. Pour tous les autres trajets, le permis de conduire G est obligatoire. Les personnes nées après le 1^{er} septembre 1986 et titulaires d'un certificat attestant la réussite de l'examen théorique spécifique ou d'un per-

1.1.3.4 Landbouwrijbewijs G

Op 15 september is het nieuwe landbouwrijbewijs G in werking getreden. Met dit gloednieuwe rijbewijs, specifiek voor het besturen van landbouwvoertuigen, werd tegemoet gekomen aan de vraag van de landbouwsector naar een duidelijke, uniforme en op maat gemaakte regeling voor het besturen van landbouwvoertuigen. De vroegere regeling was niet alleen bijzonder onduidelijk, maar, gezien de courante gewichten in de landbouw, kwam het er in de praktijk ook veelal op neer dat men 21 jaar moest zijn en een rijbewijs C+E voor vrachtwagens moest hebben om reglementair een landbouwvoertuig te mogen besturen. Voortaan geldt maar één regeling, die van het landbouwrijbewijs G. Iedereen die zestien jaar is kan een specifiek landbouwrijbewijs behalen dat geldt op alle trajecten. Tot de leeftijd van 18 jaar mag met dit rijbewijs met voertuigen met een maximaal toegelaten massa tot 20 ton worden gereden. Op de leeftijd van 18 jaar wordt deze beperking automatisch tot 44 ton opgetrokken.

Het nieuwe landbouwrijbewijs beantwoordt niet alleen aan de noden van de landbouwsector, maar biedt ook betere garanties inzake verkeersveiligheid. Wie een rijbewijs G wil moet namelijk eerst slagen voor een theoretisch en een praktisch examen.

Een opleiding ter voorbereiding van het theoretisch examen is niet verplicht. Wie dit wenst kan zich dus gerust via zelfstudie voorbereiden op het theoretisch examen. Voor het praktisch gedeelte is wel een verplichte opleiding voorzien. De doelstelling is om de landbouwscholen hierin een actieve rol te laten spelen. Zo kunnen ook zij de opleiding voor het landbouwrijbewijs aanbieden.

Om zoveel mogelijk rekening te houden met de situatie van de huidige bestuurders van landbouwvoertuigen werd in een reeks overgangsmaatregelen voorzien:

- Wie vóór 1 oktober 1982 is geboren moet geen speciaal rijbewijs G hebben om landbouwvoertuigen te besturen;

- Wie geboren is tussen 1 oktober 1982 en 31 augustus 1986 is tot en met 31 december 2008 vrijgesteld van de verplichting om een rijbewijs G te hebben. Deze vrijstelling geldt enkel voor het traject hoeve-veld. Op de andere trajecten is een rijbewijs G wel verplicht. Ook wie na 1 september 1986 is geboren én houder is van

mis de conduire de catégorie B ou supérieure bénéficient également de cette dispense ;

- Ce même groupe est également dispensé de la formation obligatoire jusqu'au 31 août 2007. Donc, d'une part les personnes nées entre le 1^{er} octobre 1982 et le 31 août 1986 et, d'autre part, les personnes nées après 1986 et titulaires d'un certificat attestant la réussite de l'examen théorique spécifique ou d'un permis de conduire de catégorie B ou supérieure, peuvent ainsi, durant un an, passer directement l'examen pratique sans devoir suivre de formation à cet effet ;

- Les titulaires d'un certificat attestant la réussite de l'examen théorique spécifique sont également dispensés de l'examen théorique ;

- Les personnes qui disposent d'un permis de conduire B ainsi que d'un certificat attestant la réussite de l'examen théorique spécifique délivrés tous deux avant le 15 septembre 2006, obtiennent automatiquement un permis de conduire G. Ces personnes ne doivent donc pas suivre de formation ni présenter d'examen et peuvent directement retirer leur permis de conduire G auprès de leur administration communale.

En plus de constituer un régime confortable pour les conducteurs actuels, ces mesures transitoires doivent également permettre aux écoles agricoles d'effectuer les adaptations pratiques et organisationnelles nécessaires avant le début de l'année scolaire 2007-2008. Selon les estimations, environ 150.000 permis de conduire agricoles seront délivrés entre le 15 septembre 2006 et le 1^{er} janvier 2009.

1.1.3.5 Conduite des motocyclettes

En 2005, 131 motards auront perdu la vie sur nos routes. Si ce chiffre est le plus bas depuis 2001, il reste que ce problème est préoccupant compte tenu de la sur-représentation des motards parmi le nombre total de victimes de la route. Ils constituent 12 % du total des décédés 30 jours alors qu'ils ne représentent que 1,1% (chiffre 2004) du volume global de circulation.

Les accidents sont souvent dus à une erreur du conducteur du deux-roues motorisé. L'entrée en vigueur le 5 septembre 2005 de l'arrêté royal transposant la directive européenne 2000/56/CE relative au permis de conduire constitue sans aucun doute une étape importante en matière d'aptitude nécessaire à l'obtention d'un permis de conduire de la catégorie A.

een getuigschrift bijzonder theoretisch examen of van een rijbewijs B of hoger, geniet van deze vrijstelling;

- Diezelfde groep is eveneens vrijgesteld van de verplichte opleiding tot en met 31 augustus 2007. Wie dus tussen 1 oktober 1982 en 31 augustus 1986 is geboren, of wie geboren is na 1986 en houder is van een landbouwgetuigschrift of een rijbewijs B of hoger, kan dus gedurende een jaar onmiddellijk het praktisch examen afleggen zonder hiervoor de verplichte opleiding te moeten volgen;

- Wie al een getuigschrift bijzonder theoretisch examen heeft, is bovendien ook vrijgesteld van het theoretisch examen;

- Wie reeds over een rijbewijs B én over een getuigschrift bijzonder theoretisch examen beschikt, die beiden vóór 15 september 2006 werden afgeleverd, krijgt automatisch een rijbewijs G. In dit geval moet dus geen opleiding meer worden gevolgd of examens worden afgelegd, maar kan het rijbewijs G gewoon bij de gemeente worden afgehaald.

Naast het vormen van een comfortabele regeling voor de huidige bestuurders, moeten deze overgangsmaatregelen de landbouwscholen toelaten vóór het begin van het schooljaar 2007-2008 de nodige praktische en organisatorische aanpassingen door te voeren. Naar schatting zullen tussen 15 september 2006 en 1 januari 2009 zo'n 150.000 landbouwrijbewijzen worden uitgereikt.

1.1.3.5 Motorrijden

In 2005 zijn 131 motorrijders op onze wegen om het leven gekomen. Hoewel dit cijfer het laagste sinds 2001 is, blijft dit probleem zorgwekkend gezien de overrepresentatie van motorrijders in het volledige aantal verkeersslachtoffers. Ze vertegenwoordigen 12% van het totaal aantal doden (30 dagen) terwijl ze slechts 1,1% (cijfer van 2004) van het totale verkeersvolume representeren.

Vaak hebben de ongevallen te maken met een fout van de bestuurder van de gemotoriseerde tweewieler. De inwerkingtreding op 5 september 2005 van het koninklijk besluit dat de Europese richtlijn 2000/56/EG betreffende de rijbewijzen omzet, betekent ongetwijfeld een belangrijke stap in de opleiding die naar het rijbewijs van de categorie A leidt.

J'ai rédigé un projet d'arrêté royal déterminant que les conducteurs titulaires d'un permis de conduire B depuis moins de deux ans peuvent à nouveau conduire des motocyclettes de maximum 125 cc et 11 kw. Cette mesure vise surtout un public de plus en plus important qui passe de la voiture à la moto pour une question de mobilité. En leur permettant de débiter leur carrière de motard avec un engin de faible puissance, on leur fournit l'occasion d'acquérir de l'expérience avant de passer à des motocyclettes plus rapides et plus difficiles à maîtriser.

Ensuite, l'arrêté royal contient des mesures concrètes qui augmentent la sécurité des motards sur les routes et qui élargissent les possibilités de stationnement pour les cyclomoteurs.

Le présent arrêté paraîtra et entrera en vigueur dans le courant des mois à venir.

1.1.4 *Contrôle technique*

1.1.4.1 **Tuning**

Depuis des années déjà, le tuning des automobiles connaît un succès grandissant. De plus en plus souvent, les jeunes surtout veulent donner à leur voiture une touche qui leur est propre mais souvent, il existe des imprécisions sur ce qui est autorisé ou pas selon la réglementation.

Afin d'apporter la clarté à la réglementation, un groupe de travail sur le tuning a été créé en 2005. Il s'est penché sur les diverses facettes de la transformation des véhicules. Le site www.how2tune.be comporte un rapport des travaux de ce groupe. Sur ce site, les tuners peuvent faire part de leurs réactions. Des réponses sont apportées aux questions éventuelles. En fonction des remarques, la réglementation est adaptée ou cela s'avère nécessaire.

Des choses et d'autres ont donné lieu à la publication de deux circulaires ministérielles. Après une évaluation intermédiaire, la première circulaire du 15 février 2006 a été remplacée par une deuxième circulaire du 12 mai 2006. Cette deuxième circulaire est entrée en vigueur le 15 mai 2006.

Dorénavant, lors du contrôle technique périodique ou non-périodique du véhicule, la conformité des modifications et transformations réalisées aux prescriptions de cette circulaire est constatée par la délivrance par la station de contrôle compétente d'un rapport de tuning qui est attaché au certificat de visite délivré. Dans cer-

Ik heb een ontwerp van koninklijk besluit opgemaakt dat bepaalt dat bestuurders die minstens twee jaar houder zijn van een rijbewijs B opnieuw toelaat om motorfietsen te besturen van hoogstens 125 cc en 11 kW. Deze maatregel beoogt vooral een steeds belangrijker publiek dat voor zijn verplaatsingen gebruik maakt van een motor in plaats van een wagen. Door deze maatregel krijgt deze groep de mogelijkheid ervaring op te doen met een lichte motorfiets, alvorens met een zwaardere motor de weg op te gaan.

Verder bevat het koninklijk besluit concrete maatregelen die de veiligheid van de motorgebruikers op de weg vergroten en de parkeermogelijkheden voor motorfietsen uitbreiden.

Dit besluit zal in de loop van de komende maanden verschijnen en in werking treden.

1.1.4 *Technische keuring*

1.1.4.1 **Tuning**

Het tunen van auto's is al jaren aan een opmars bezig. Steeds vaker willen, vooral jongeren, een eigen toets geven aan hun wagen, maar veelal is het onduidelijk wat volgens de regelgeving wel en niet is toegelaten.

Om klaarheid te scheppen in de regelgeving werd in 2005 een werkgroep tuning opgericht. Die boog zich over de verschillende facetten van het ombouwen van voertuigen. De website www.how2tune.be bevat de weerslag van de werkzaamheden van deze werkgroep. Op de site kunnen de tuners hun reacties kwijt. Eventuele vragen worden beantwoord. In functie van de opmerkingen wordt de regelgeving waar nodig bijgesteld.

Een en ander gaf aanleiding tot de publicatie van twee ministeriële omzendbrieven. De eerste omzendbrief van 15 februari 2006 werd, na een tussentijdse evaluatie, vervangen door een tweede omzendbrief van 12 mei 2006. Deze tweede omzendbrief is op 15 mei 2006 in werking getreden.

Voortaan wordt tijdens de periodieke of niet-periodieke keuring van het voertuig de conformiteit van de gedane wijzigingen en verbouwingen aan de voorschriften van deze omzendbrief vastgesteld door aflevering door het bevoegde keuringsstation van een tuningrapport dat aan het afgeleverde keuringsbewijs wordt gehecht. In som-

tains cas, une procédure de validation doit être suivie pour la constatation de la conformité des transformations ou des éléments. Dans ce cas, un document (attestation d'homologation, rapport de validation, manuel de montage) doit être présenté à la station de contrôle.

Cette circulaire est uniquement d'application sur les véhicules de la catégorie M1 (véhicules destinés au transport de personnes comportant au maximum huit places assises, outre celle du conducteur), à l'exception de véhicules à usage spécifique tels les véhicules des services de police, les véhicules blindés, les ambulances, les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100, les véhicules de pompiers, les véhicules de la Protection Civile, les corbillards et les véhicules de ce type.

Outre les tuners, les garagistes, les concessionnaires, les centres de contrôle et les services de police ont maintenant aussi une vision claire de ce qui est et n'est pas autorisé.

A l'avenir également, la réglementation sera perpétuellement évaluée et adaptée où cela s'avérera nécessaire.

Jusqu'à présent 82.811 rapports de tuning ont été délivrés.

1.1.4.2 Réforme du contrôle technique

Le 28 avril 2006 est paru au *Moniteur belge* l'arrêté royal du 26 avril 2006 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Cet arrêté prévoit, d'une part, une modification de la périodicité avec laquelle les véhicules personnels (catégorie M1) sont soumis au contrôle technique et, d'autre part, un élargissement du contrôle occasion obligatoire. Ensuite, le champ d'application du contrôle occasion obligatoire est étendu aux véhicules du type petit véhicule utilitaire (catégorie N1).

a) Périodicité

Les voitures personnelles (catégorie M1) qui satisfont à certaines conditions ne sont plus contrôlées annuellement mais un an sur deux, depuis le 1^{er} mai 2006.

Les conditions sont :

- être présentées à temps au contrôle technique;

mige gevallen moet voor de vaststelling van de conformiteit van de verbouwingen of onderdelen een validatieprocedure worden gevolgd. In dit geval dient aan het keuringsstation een document (homologatieattest, validatieverslag, montagehandleiding) te worden voorgelegd.

De omzendbrief is uitsluitend van toepassing op voertuigen van de categorie M1 (voertuigen bestemd voor het vervoer van personen met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend), met uitzondering van voertuigen voor specifiek gebruik zoals voertuigen van politiediensten, gepantserde voertuigen, ziekenauto's, voertuigen voor dringende medische interventie van de dienst 100, brandweervoertuigen, voertuigen van de Civiele Bescherming, lijkauto's en soortgelijke voertuigen.

Naast tuners hebben nu ook garagisten, verkopers, keuringscentra en politiediensten een eenduidig beeld van wat wel en niet is toegelaten.

De regelgeving zal ook in de toekomst voortdurend worden geëvalueerd en, waar nodig, bijgestuurd.

Op heden werden reeds 82.811 tuningrapporten afgeleverd.

1.1.4.2 Hervorming van de technische keuring

Tot op 28 april 2006 is het koninklijk besluit van 26 april 2006 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen in het *Belgisch Staatsblad* verschenen. Dit besluit voorziet enerzijds in een wijziging van de periodiciteit waarmee personenvoertuigen (categorie M1) aan de periodieke keuring zijn onderworpen en anderzijds in een verruiming van de verplichte tweedehandskeuring en een uitbreiding van het toepassingsgebied van de verplichte tweedehandskeuring tot voertuigen van het type lichte vracht (categorie N1).

a) Periodiciteit

Personenwagens (categorie M1) die aan bepaalde voorwaarden voldoen worden sinds 1 mei 2006 niet langer jaarlijks, maar tweejaarlijks gekeurd.

Deze voorwaarden zijn:

- Tijdig voor keuring worden voorgeleden;

- certificat de visite vert;
- pas plus de 100 000 kilomètres;
- pas plus de six ans.

Dans une première phase, les véhicules qui sont appelés, depuis le 1^{er} mai 2006, à se présenter au contrôle technique périodique ne peuvent bénéficier du contrôle biennal qui s'ils sont âgés de 4 ans et pas s'ils ont 5, 6 ans ou davantage.

A partir du 1^{er} mai 2007, le nouveau règlement entre intégralement en vigueur et les véhicules qui ont alors 5 ou 6 ans d'âge peuvent également bénéficier de l'avantage du contrôle technique un an sur deux.

Les études ont montré que, pour augmenter la qualité du parc automobile lors du contrôle technique, il ne fallait pas contrôler plus mais mieux. Le passage d'un contrôle annuel à un contrôle biennal et le temps ainsi libéré dans les stations de contrôle technique doivent permettre un contrôle plus approfondi.

En outre, la réforme, résultat d'une concertation de près d'un an avec le secteur, tient compte de la grande évolution des normes de construction des véhicules ainsi que de l'entretien toujours meilleur des véhicules.

Actuellement, 54.858 véhicules ont déjà reçu un certificat de visite comportant une validité de deux ans.

b) Contrôle occasion

A titre de protection du consommateur, tant les exigences de sécurité que de qualité seront dorénavant contrôlées lors du contrôle occasion obligatoire à partir du 15 novembre 2006. Le résultat de ce contrôle sera décrit en détails dans un rapport occasion qui sera délivré avec le certificat de visite. Des diagnostics effectués par les centres de diagnostic agréés seront assimilés au contrôle des exigences de qualité effectués par les organismes de contrôles, en tant que partie du contrôle occasion obligatoire. Le contrôle des exigences de sécurité restera de toute manière le monopole des organismes de contrôles agréés.

- Groen keuringsbewijs;
- Niet meer dan 100.000 kilometer;
- Niet ouder dan zes jaar.

In een eerste fase kunnen de voertuigen die vanaf 1 mei 2006 voor de periodieke keuring worden aangeboden enkel van het voordeel van de tweejaarlijkse keuring genieten indien zij 4 jaar oud zijn en niet indien zij 5 of 6 jaar oud zijn

Vanaf 1 mei 2007 zal de nieuwe regeling ten volle in werking treden en zullen ook voertuigen die dan 5 of 6 jaar oud zijn van het voordeel van de tweejaarlijkse keuring kunnen genieten.

Studies hebben uitgewezen dat er om de kwaliteit van het wagenpark te verhogen tijdens de technische keuring niet meer, maar grondiger diende te worden gecontroleerd. Het niet langer jaarlijks maar tweejaarlijks keuren van sommige voertuigen en de hiermee gepaard gaande vrijgekomen tijd in de keuringsstations moeten die grondigere keuring mogelijk maken.

Bovendien wordt met de hervorming, die het resultaat is van een overleg met de sector dat bijna een jaar heeft geduurd, rekening gehouden met het feit dat de constructievoorschriften van de voertuigen sterk geëvolueerd zijn en dat de voertuigen steeds beter worden onderhouden.

Tot op heden kregen reeds 54.858 voertuigen een keuringsbewijs met een geldigheid van 2 jaar.

b) Tweedehandskeuring

Ter bescherming van de consument zullen, met ingang van 15 november 2006, bij de verplichte tweedehandskeuring voortaan zowel veiligheids- als kwaliteitseisen worden gecontroleerd. Het resultaat van deze keuring zal gedetailleerd worden beschreven in een tweedehandsrapport dat samen met het keuringsbewijs zal worden afgeleverd. Diagnoses die door erkende diagnosecentra worden uitgevoerd zullen gelijkgesteld worden met de door de keuringsinstellingen uitgevoerde keuring van de kwaliteitseisen, als onderdeel van de verplichte tweedehandskeuring. De keuring van de veiligheidseisen zal in elk geval het monopolie van de erkende keuringsinstellingen blijven.

c) Absentéisme

L'approche de l'absentéisme restera l'un des objectifs de l'année à venir. Afin d'augmenter les chances de dépister les contrevenants, une série de modifications de lois sera effectuée. Diverses propositions sont actuellement sur la table, et notamment :

- La possibilité de poursuivre la conduite sans certificat de visite suite aux constatations effectuées au moyen de radars automatiques.

1.1.5 Transport de marchandises sûrs

1.1.5.1 Interdiction de dépassement par temps de pluie

L'interdiction de dépassement par temps de pluie existe depuis le 1^{er} janvier 2004 pour les véhicules dont la masse excède 7,5 tonnes. Sur la base de l'engagement pris de rendre plus sûr le transport de marchandises, le Conseil des ministres thématique Mobilité du 7 juin 2006 a décidé de maintenir cette interdiction mais également de l'appliquer et de la contrôler effectivement.

En exécution de cette décision, la police fédérale mène, depuis le 4 septembre, des actions de contrôle de l'interdiction de dépassement des poids lourds par temps de pluie. Cette action de contrôle comprend un volet préventif et un volet répressif. Par temps de pluie, le «Verkeerscentrum» flamand et son équivalent wallon, le «centre Perex» diffuseront des messages préventifs sur les panneaux de signalisation disposés le long de certaines autoroutes. Dans le même temps, des équipes de la Police routière intercepteront les poids lourds coupables d'infractions par temps de pluie.

Afin d'appliquer l'interdiction de dépassement de manière plus effective encore, l'interdiction de dépassement «par temps de pluie», expression sujette à interprétation sera remplacée par une interdiction de dépassement «en cas de précipitations». Le terme «précipitations» ne laisse place à aucune controverse : il s'agit du phénomène atmosphérique où de l'eau tombe du ciel sous forme de goutte d'eau, de glace, de neige, provenant le plus souvent des nuages. On distingue la pluie, le verglas, la grêle, le brouillard et la neige.

1.1.5.2 Interdiction de dépassement sur les routes 2X2

Le baromètre de la sécurité routière montre une diminution du nombre d'accidents et de morts sur nos

c) Absenteïsme

De aanpak van het absenteïsme blijft één van de doelstellingen voor het komende jaar. Teneinde de pak-kans te verhogen zullen een aantal wetswijzigingen worden doorgevoerd. Verschillende voorstellen liggen momenteel op tafel waaronder:

- De mogelijkheid om het rijden zonder geldig keuringsbewijs te vervolgen tengevolge van vaststellingen via onbemande camera's.

1.1.5 Veilig vrachtovervoer

1.1.5.1 Inhaalverbod bij regenweer

Het inhaalverbod bij regenweer bestaat reeds sinds 1 januari 2004 voor voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 7,5 ton. Vanuit het engagement van de federale regering om het vrachtverkeer veiliger te maken werd op de themaministerraad mobiliteit van 7 juni 2006 beslist dit verbod te behouden én bovendien effectief toe te passen en te controleren.

In uitvoering van deze beslissing voert de Federale Politie sinds 4 september 2006 controleacties op het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer. De controleacties omvatten een sensibiliserend luik en een repressief luik. Bij regenweer verspreiden het Vlaams verkeerscentrum en zijn Waalse tegenhanger PEREX preventieve berichten via de signalisatieborden die langs bepaalde autosnelwegen staan. Tegelijkertijd intercepteren de ploegen van de Wegpolitie overtreders van het inhaalverbod bij regenweer.

Teneinde het inhaalverbod nog effectiever toe te passen, zal het voor interpretatie vatbare inhaalverbod bij «regenweer» worden vervangen door een inhaalverbod bij «neerslag». Over het begrip «neerslag» bestaat weinig controverse: neerslag is het atmosferische verschijnsel van naar de aarde neervallend water in de vorm van waterdruppels, ijs, of sneeuw, meestal afkomstig uit wolken. Men onderscheidt regen, ijzel, hagel, mist en sneeuw.

1.1.5.2 Inhaalverbod op 2X2wegen

De Verkeersveiligheidsbarometer toont aan dat het aantal ongevallen en doden op onze wegen de laatste

routes ces dernières années. Les chiffres de la police fédérale montrent toutefois que cette tendance à la baisse ne s'applique pas aux accidents impliquant des camions et au nombre de décès que ces accidents provoquent. Au contraire, on peut même parler d'augmentation.

Sur la base de l'engagement pris de rendre plus sûr le transport de marchandises, le Conseil des ministres thématique Mobilité du 7 juin 2006 a décidé d'instaurer une interdiction générale de dépassement pour les poids lourds sur toutes les routes à 2x2 bandes de circulation.

Afin de garantir la fluidité de la circulation, les gestionnaires de voirie ont la possibilité de déroger, là où c'est nécessaire, éventuellement à certains moments, à l'interdiction générale de dépassement et, ce, par le biais d'autorisations de dépassement. Deux nouveaux panneaux de signalisation sont prévus à cet effet. Il s'agit de signaux d'indication. Le premier signal d'indication annonce l'autorisation de dépassement et le second, la fin de cette autorisation de dépassement. Des variations éventuelles seront déterminées en concertation avec les Régions.

La Belgique compte actuellement 1186,2 km d'autoroutes à 2x2 bandes contre 509,4 km d'autoroutes à 2x3 bandes et 979 km de routes à 2x2 bandes contre 36 km de routes à 2x3 bandes.

1.1.5.3 Sûreté du chargement

On entend régulièrement à la radio que des accidents ou des files se produisent, suite à une perte de chargement. Il s'agit souvent de petits objets transportés sans précautions par un camion et qui tombent au freinage, dans un virage ou lorsque le camion passe sur une route en mauvais état.

Malgré leur proportion moins importante dans le nombre d'accidents, ce sont toutefois les transports lourds qui présentent le risque le plus élevé en raison du manque de sûreté adéquate de chargement. Nous pensons à ces lourds rouleaux de papier transportés sans arrimage par semi-remorque, à ces dalles de béton arrimées simplement par deux sangles ou posées à même le plancher, à ces tuyaux entassés entre les parties avant et arrière sans pour autant être assurés latéralement, à ces conteneurs chargés et simplement sanglés. Les exemples sont légion. Le plus souvent, tout se passe bien et le chargement ne bouge pas. Mais dans les rares cas où le chargement bouge, les conséquences ne sont pas négligeables : dans le meilleur des cas, les

jaren in een dalende lijn zit. Uit cijfers van de Federale Politie blijkt evenwel dat die dalende trend niet van toepassing is op ongevallen en doden met vrachtwagens. Integendeel, er is zelfs sprake van een stijging.

Vanuit het engagement van de federale regering om het vrachtverkeer veiliger te maken werd op de themaministerraad mobiliteit van 7 juni 2006 beslist tot invoering van een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op alle 2x2-wegen.

Met het oog op het garanderen van een vlotte verkeersdoorstroming wordt voor de wegbeheerders in de mogelijkheid voorzien om daar waar nodig, eventueel op bepaalde tijdstippen, van het algemeen inhaalverbod af te wijken via inhaaltoelatingen. Hiertoe wordt voorzien in twee nieuwe verkeersborden. Het betreft aanwijzingsborden. Een eerste aanwijzingsbord voorziet in een inhaaltoelating. Een tweede aanwijzingsbord voorziet in het einde van de inhaaltoelating. Eventuele variaties zullen in overleg met de gewesten worden bepaald.

België telt momenteel 1186,2 km 2x2-autosnelwegen tegenover 509,4 km 2x3-autosnelwegen en 979 km 2x2-wegen tegenover 36 km 2x3-wegen.

1.1.5.3 Ladingzekering

Regelmatig zijn er op de radio meldingen te horen van files of ongevallen die een direct gevolg zijn van verloren lading. Vaak gaat het om relatief kleine voorwerpen die nonchalant op een vrachtauto zijn vervoerd en er bij het rijden over een hobbelig wegdek, tijdens het remmen of bij het rijden in een bocht afgevallen zijn.

Niettegenstaande hun minder prominent aandeel in het aantal ongevallen zijn het echter vooral de zware transporten die inzake het gebrek aan adequate ladingzekering het grootste risico vormen. Denken we aan de zware papierrollen die los in een trailer staan, betonplaten die met slechts twee spanbanden gezekerd zijn of soms gewoon los op de laadvloer liggen, tussen het voor- en achterschot op elkaar gestapelde rioolpijpen die naar de zijkanten niet gezekerd zijn en beladen containers die met spanbanden zijn vastgezet. De voorbeelden zijn legio. Meestal gaat het allemaal net goed en blijft de lading tijdens de rit op zijn plaats. In de zeldzame gevallen waarin de lading gaat schuiven zijn de gevolgen echter niet te overzien: in het gunstigste ge-

dégâts se limitent au chargement, au véhicule ou au mobilier urbain, dans le pire des cas, des personnes sont tuées.

Les raisons du mauvais arrimage des chargements sont multiples : manque de temps, d'argent, recherche de la facilité, ignorance. Ce sont surtout les chargements lourds pour lesquels les connaissances nécessaires font défaut. De nombreux chauffeurs pensent encore que le poids propre des chargements lourds empêche ceux-ci de bouger, rendant donc un arrimage inutile. Une idée reçue tenace et difficile à contrecarrer. Surtout auprès des personnes qui exercent le métier depuis des années sans avoir connu le moindre problème. Il faut une grande force de persuasion pour leur faire comprendre que, durant toutes ces années, ils ont en fait eu beaucoup de chance.

Les accidents et files survenus suite à une perte de chargement sont des phénomènes qui touchent tous les pays. En Allemagne, il s'avère que 20 à 25% des accidents impliquant des camions sont une conséquence directe d'un chargement insuffisamment assuré. Ce qui a incité la police allemande à renforcer les contrôles ces dernières années. Malgré cela, l'arrimage des chargements laisse encore à désirer. Selon les compagnies d'assurances allemandes, 70% des chargements sont encore mal arrimés et les coûts des accidents qui en découlent se chiffrent à 500 millions d'euros par an.

Etant donné que les accidents causés par des chargements mal assurés impliquent des dommages corporels, des dommages au matériel et au chargement et nuisent à l'image du transporteur ainsi qu'à la fluidité du trafic, un règlement contraignant sera élaboré en 2007 en concertation avec les transporteurs et les chargeurs. Ce règlement s'inspirera du «*European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport*» et renforcera également les actions de sensibilisation existantes, qui se poursuivront.

1.1.5.4 Transposition de la directive 2003/59/CE (compétence professionnelles des chauffeurs de métier)

La directive 2003/59/CE vise à garantir la compétence professionnelle des chauffeurs dans le transport de personnes et de marchandises au moyen d'un examen d'accès à la profession (qualification de base) et d'un système de cours durant l'exercice de la profession (recyclage). Le certificat de compétence professionnelle prouve que le conducteur a réussi l'examen de qualification de base et a suivi le recyclage requis. Ce certificat est en principe valable pour cinq ans. Un régime

val beperkt de schade zich tot de lading, het voertuig en het wegmeubilair, in het ongunstigste geval vallen dodelijke slachtoffers.

De redenen voor het niet goed zekeren van de lading zijn divers: geen tijd, geen geld, gemakzucht of onwetendheid. Vooral ten aanzien van zware ladingen ontbreekt het wel eens aan de nodige kennis. Veel chauffeurs denken nog steeds dat zware ladingen als gevolg van hun hoge eigen gewicht wel op hun plaats blijven en dus niet aanvullend hoeven te worden gezekerd. Een hardnekkig misverstand, dat maar moeilijk uit de wereld te krijgen is. Zeker bij degene die zich er op beroepen al sinds jaar en dag zo rond te rijden zonder dat er ooit iets is gebeurd. Duidelijk maken dat ze in feite al die jaren geluk hebben gehad, kost veel overtuigingskracht.

Ongevallen en files als gevolg van ladingverlies komen in alle landen voor. Uit cijfers uit Duitsland blijkt dat 20 à 25 procent van de ongevallen met vrachtauto's een direct gevolg zijn van een ontoereikende ladingzekering. Reden voor de Duitse politie om daar in de afgelopen jaren veel strenger op te gaan controleren. Desondanks laat het vastzetten van lading nog altijd te wensen over. Volgens de Duitse verzekeringsmaatschappijen is nog steeds 70 procent van de ladingen slecht vastgemaakt en lopen de kosten van de daaruit voortvloeiende ongevallen en schade op tot 500 miljoen euro per jaar.

Gezien de schade van ongevallen bij slechte ladingzekering voor mens, materieel, lading, maar ook voor het imago van de transporteur en de nadelige gevolgen voor de verkeersdoorstroming op de weg, zal in 2007, op nationaal niveau, naast een blijvende sensibilisering, in overleg met de transporteurs en verladers en geïnspireerd door de «*European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport*», een dwingende regeling inzake ladingzekering worden uitgewerkt.

1.1.5.4 Omzetting richtlijn 2003/59/EG (vakbekwaamheid beroepschauffeurs)

Richtlijn 2003/59/EG strekt ertoe de vakbekwaamheid van de bestuurders in het goederen- en personenvervoer over de weg te garanderen door middel van een examen voor de toegang tot het beroep (basiskwalificatie) en een systeem van opleiding tijdens de uitoefening van het beroep (nascholing). Het bewijs van vakbekwaamheid toont aan dat de bestuurder geslaagd is voor het examen basiskwalificatie en de vereiste nascholing heeft gevolgd. Dit bewijs is in principe vijf jaar

transitoire est prévu pour les conducteurs qui effectuent déjà pour l'instant du transport de personnes ou de marchandises.

La transposition de la directive 2003/59/CE se fait en concertation étroite avec les Régions et le secteur.

L'arrêté royal transposant la directive 2003/59/CE constitue le prolongement de la réglementation existante en matière de permis de conduire, telle qu'élaborée par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire et sera publié au *Moniteur belge* à la fin de l'année 2006.

Dans le cadre de la transposition de la directive, il est prévu d'ouvrir le marché tant pour le passage des examens du permis de conduire des catégories C, C+E, D et D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1 et D1+E que pour les examens de compétence professionnelle. Le même principe s'applique pour les organismes qui dispensent le recyclage prévu dans la directive. Les régimes d'agrément respectifs seront également repris dans ledit arrêté. Dans le budget 2007, 799.000 euros sont inscrits pour le développement de la technologie qui doit soutenir le nouveau système d'examen et de formation permanente.

1.1.5.5 Transport de marchandises dangereuses (ADR)

Le transport de marchandises dangereuses (ADR) est réglé par les pouvoirs publics par le biais de la transposition et de l'application de dispositions internationales constamment actualisées.

Ainsi, l'arrêté royal du 5 juillet 2006 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses par route, par rail ou par voie navigable a été récemment publié au *Moniteur belge*. La directive 2004/112/CE a également été transposée en droit belge par arrêté royal du 23 mars 2006 portant exécution de la directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004 et modifiant l'arrêté royal du 19 octobre 1998 portant exécution de la directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

Pour l'année à venir, une modification de l'arrêté royal du 29 juin 2003 relatif à la formation des conducteurs d'unités de transport transportant par la route des marchandises dangereuses autres que les matières radioactives est prévue, afin :

geldig. Er wordt voorzien in een overgangsregeling voor bestuurders die nu reeds goederen- of personenvervoer verrichten.

De omzetting van richtlijn 2003/59/EG gebeurt in nauw overleg met de gewesten en met de sector.

Het koninklijk besluit tot omzetting van richtlijn 2003/59/EG vormt een aanvulling op de bestaande regeling in verband met het rijbewijs, zoals die is uitgewerkt in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs en zal eind 2006 in het Belgisch Staatsblad worden gepubliceerd.

In het kader van de omzetting van de richtlijn wordt voorzien in een open markt voor de afname van zowel de examens rijbewijs voor de categorieën C, C+E, D en D+E en subcategorieën C1, C1+E, D1 en D1+E als de examens vakbekwaamheid. Hetzelfde geldt voor de instellingen die de in de richtlijn voorziene nascholing verstrekken. De respectievelijke erkenningsregelingen maken eveneens het voorwerp uit van voormeld besluit. In de begroting van 2007 is 799.000 euro ingeschreven voor de ontwikkeling van de IT die het nieuwe examen- en permanente opleidingssysteem moet ondersteunen.

1.1.5.5 Wegvervoer van gevaarlijke goederen (ADR)

Het vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) wordt door de overheid geregeld door de omzetting en de toepassing van de internationale bepalingen die voortdurend geactualiseerd worden.

Zo is recent het koninklijk besluit van 5 juli 2006 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren in het *Belgisch Staatsblad* verschenen. Eveneens werd richtlijn 2004/112/EG in Belgisch recht omgezet via het koninklijk besluit van 23 maart 2006 ter uitvoering van de richtlijn 2004/112/EG van de Commissie van 13 december 2004 en tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 oktober 1998 ter uitvoering van de richtlijn 95/50/EG van de Raad van 6 oktober 1995 betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

Voor het komende jaar wordt een wijziging van het koninklijk besluit van 29 juni 2003 betreffende de opleiding van bestuurders van transporteenheden die andere gevaarlijke goederen dan radioactieve stoffen over de weg vervoeren vooropgesteld, teneinde:

– D'étendre la formation aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 3.500 kg, conformément aux dispositions de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route ;

– De prévoir une formation particulière pour les conducteurs de véhicules dont l'activité reste limitée aux transports de carburant et de mazout de chauffage en colis et en citernes.

Dans le cadre du catalogue des amendes pour le secteur du transport, une modification sera par ailleurs apportée à l'arrêté royal du 24 mars 1997 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de transport par route de marchandises dangereuses.

1.1.5.6 Tachygraphe digital

Depuis le 1^{er} janvier 2006, le tachygraphe numérique est obligatoire pour tout nouveau véhicule immatriculé en Belgique. L'opération logistique a été mise sur pied avec succès par l'ITR, sur mission commandée par le SPF.

Depuis le 8 juillet 2005, les demandes de cartes suivantes ont été traitées :

- cartes conducteur : 28.244
- cartes entreprise: 4.503
- cartes atelier : 818
- cartes contrôleur : 3.093

En 2007, l'on aspirera également à la poursuite de la diminution du délai pour la délivrance des cartes.

Actuellement, il est conseillé de tenir compte d'un délai global de 10 jours ouvrables entre l'envoi de la demande par le client et la livraison de la carte au domicile du conducteur. Depuis la fin du mois de juillet 2006, il n'y a pas de retard dans le traitement des demandes de cartes pour les dossiers de demande considérés comme réguliers. En cas d'extrême urgence et sur demande expresse du client, la facture peut être faxée et il est demandé au client de transmettre par fax la preuve de paiement. De cette façon, le délai global de 10 jours entre l'envoi de la demande par le client et la livraison de la carte au domicile du conducteur peut être réduit à 5 jours.

– De l'enseignement à étendre à la formation des conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 3.500 kg ou moins, conformément aux dispositions de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route ;

– Une formation particulière pour les conducteurs de véhicules dont l'activité reste limitée aux transports de carburant et de mazout de chauffage en colis et en citernes.

Tevens zal in het kader van de boetecatalogus voor de transportsector een wijziging van het koninklijk besluit van 24 maart 1997 betreffende de inning en consignatie van een som bij de vaststelling van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen worden doorgevoerd.

1.1.5.6 Digitale tachograafkaarten

De digitale tachograaf is sinds 1 januari 2006 verplicht voor elk nieuw voertuig ingeschreven in België. De logistieke operatie werd succesvol opgezet door het IWT, in opdracht van de FOD.

Sinds 8 juli 2005 zijn de volgende kaartaanvragen behandeld:

- bestuurderskaarten: 28.244
- bedrijfskaarten: 4.503
- werkplaatskaarten: 818
- controlekaarten: 3.093

Ook in 2007 zal worden gestreefd naar het verder verkorten van de termijn voor het uitreiken van kaarten.

Momenteel wordt aangeraden rekening te houden met een globale termijn van 10 werkdagen tussen het opsturen van de aanvraag van de kaart door de klant en het afleveren van de kaart op de woonplaats van de bestuurder. Sinds eind juli 2006 is er voor de aanvraagdossiers die als regelmatig worden beschouwd, geen achterstand in de behandeling van de kaartaanvragen. Bij hoogdringendheid en op uitdrukkelijk verzoek van de klant kan de factuur gefaxt worden en wordt aan de klant gevraagd het betalingsbewijs per fax over te maken. Op die manier kan de globale termijn van 10 werkdagen tussen het opsturen van de aanvraag van de kaart door de klant en het afleveren van de kaart op de woonplaats van de bestuurder verkort worden tot 5 werkdagen.

1.1.5.7 Transport par route : Limiteurs de vitesse

Suite à la transposition des directives 2002/85/CE et 2004/11/CE, tous les véhicules destinés au transport de marchandises, dont la masse maximale excède les 3,5 tonnes et qui ont été immatriculés pour la première fois entre le 1^{er} octobre 2001 et le 1^{er} janvier 2005, doivent, depuis le 1^{er} juin 2006, être équipés d'un limiteur de vitesse. Pour les nouveaux véhicules, cette obligation était déjà en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2005. Une obligation similaire s'applique dorénavant aussi aux véhicules qui transportent plus de 8 passagers, conducteur non compris.

Le régime d'agrément des installateurs a également été modifié. Jusqu'à présent, 148 installateurs de limiteurs de vitesse ont déjà été agréés.

1.1.5.8 Contrôles sur les routes

a) Aperçu de la situation

Les chiffres récents des contrôles du transport de personnes et de marchandises sur la route montrent qu'en moyenne, 15% des véhicules contrôlés sont en infraction (en 2005, ce chiffre atteignait encore 22% en moyenne). 34% des contrevenants sont belges. Sur les 66% restants, 62% sont originaires de l'Union européenne et 4%, d'un pays non-membre de l'Union européenne.

La situation exposée ci-dessus démontre la nécessité d'un système de contrôle efficace et de haut niveau, tant sur le plan qualitatif que quantitatif et qui cible prioritairement la sécurité routière, la concurrence loyale ainsi que des conditions de travail correctes. A cet effet, on utilise, depuis octobre 2005, la méthode de l'analyse des risques.

Le SPF Mobilité et Transports prévoit une augmentation durable du nombre de contrôles, passant de 42.000 en 2005 à 45.600 en 2006 et 59.000 en 2007.

Huit nouveaux contrôleurs de la route sont entrés en service au cours du troisième trimestre 2006. Ce qui porte le nombre total de contrôleurs à 50, soit une augmentation de presque 20%.

b) contrôle technique le long des routes

La Belgique est un pays de transit. Des milliers de poids lourds, belges et étrangers, empruntent nos rou-

1.1.5.7 Wegvervoer: Snelheidsbegrenzers

Ingevolge de omzetting van Richtlijn 2002/85/EG en Richtlijn 2004/11/EG moeten alle voertuigen voor goederenvervoer met een maximummassa van meer dan 3,5 ton die voor het eerst zijn **ingeschreven tussen 1 oktober 2001 en 1 januari 2005** sinds 1 juni 2006 zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer. Voor nieuwe voertuigen gold deze verplichting al sinds 1 januari 2005. Eenzelfde verplichting geldt voortaan voor alle voertuigen die meer dan 8 passagiers vervoeren, bestuurder niet inbegrepen.

Ook de erkenningsregeling van de installateurs van snelheidsbegrenzers werd gewijzigd. Tot op heden werden reeds 148 installateurs van snelheidsbegrenzers erkend.

1.1.5.8 Wegcontroles

a) Situatieschets

Uit de recentste cijfers van de controles van het goederen- en personenvervoer op de weg blijkt dat gemiddeld 15% van de gecontroleerde voertuigen in overtreding is (in 2005 bedroeg dit nog gemiddeld 22%). 34% van de gecontroleerden zijn Belgen. Van de resterende 66% is gemiddeld 62% afkomstig van binnen de Europese Unie en 4% van buiten de Europese Unie.

De hierboven geschetste toestand wijst op de behoefte aan een hoogstaand en doeltreffend controlesysteem, zowel op kwalitatief als op kwantitatief vlak, dat prioritair gericht is op verkeersveiligheid, eerlijke concurrentievoorwaarden en correcte arbeidsvoorwaarden. Hiervoor wordt sinds oktober 2005 gebruik gemaakt van een methode van risicoanalyse.

De FOD Mobiliteit en Vervoer voorziet een duurzame verhoging van het aantal controles van 42.000 in 2005, 45.600 in 2006 tot 59.000 in 2007.

In het derde trimester van 2006 traden acht nieuwe controleurs in dienst. Dit brengt het totaal aantal wegcontroleurs op 50, hetgeen een stijging van net geen 20% vertegenwoordigt.

b) technische controle langs de weg

België is een transitland. Dagelijks passeren duizenden vrachtwagens, Belgische en buitenlandse, langs

tes chaque jour. Si nous voulons être sûrs de la qualité technique de tous les véhicules lourds qui circulent dans notre pays, il est nécessaire d'effectuer plus de contrôles le long des routes mêmes, en plus des contrôles périodiques dans les centres de contrôle technique.

Le 6 septembre 2006, sont parus au *Moniteur belge*:

- l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger ;

- l'arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Ces deux arrêtés royaux sont entrés en vigueur le 8 septembre 2006.

Grâce à cela, ils permettent les contrôles techniques routiers pour les poids lourds et les autocars et définissent les montants des perceptions immédiates en cas de constatation de certaines infractions.

Les agents de contrôle du SPF, détenteurs d'un mandat de police judiciaire sont chargés de ces contrôles.

Les contrôles portent sur: les freins, le système d'échappement, les émissions de gaz, la direction, les feux, les pneus, la suspension, le châssis, l'installation du tachygraphe et du limiteur de vitesse. D'éventuelles traces de fuites de carburant ou d'huile sont recherchées.

Si des infractions sont constatées, le contrôleur imposera une perception immédiate, ou dressera procès-verbal. Si les contrôleurs estiment que le véhicule est dans un état tellement mauvais qu'il représente un danger pour ses occupants et pour les autres usagers, ils pourront immobiliser le camion. Les documents de bord seront saisis. Ce n'est que lorsque le véhicule sera complètement en ordre qu'il pourra reprendre la route.

Les montants des perceptions immédiates ont été fixés en fonction du risque que l'infraction représente pour la sécurité routière. Quelques exemples : dépassement du plafond des émissions de gaz : 200 euros, échappement défectueux : 300 euros, faux certificat de

onze wegen. Willen we zekerheid over de technische kwaliteit van alle zware voertuigen die door ons land rijden, dan moet er naast de periodieke controles in de keuringsstations ook meer en meer langs de weg zelf worden gecontroleerd.

Op 6 september 2006 verschenen in het *Belgisch Staatsblad*:

- het koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het buitenland;

- het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Beide koninklijke besluiten zijn in werking getreden op 8 september 2006.

Hierdoor worden de technische controles langs de weg van vrachtwagens en autocars mogelijk gemaakt en worden de tarieven van de onmiddellijke inningen bij het vaststellen van bepaalde overtredingen bepaald.

De controlebeambten van de FOD die houder zijn van een mandaat van gerechtelijke politie zijn belast met deze controles.

De controles hebben betrekking op: de remmen, het uitlaatsysteem, de gasemissies, de stuurinrichting, de lichten, de banden, de ophanging, het chassis, de installatie van de tachograaf en de snelheidsbegrenzer. Tevens wordt het voertuig gecontroleerd op eventuele sporen van brandstof- of olielekage.

Indien een inbreuk wordt vastgesteld schrijft de controleur een proces-verbaal uit of stelt hij een onmiddellijke inning voor. Wanneer de controleurs van mening zijn dat het voertuig in zo'n slechte staat verkeert dat het een gevaar betekent voor de inzittenden en de andere weggebruikers, kunnen ze het voertuig aan de kant houden. In dit geval worden de boorddocumenten ingehouden. Pas wanneer het voertuig volledig terug in orde is, mag het terug de weg op.

De bedragen voor de onmiddellijke inning zijn bepaald op basis van het risico dat de inbreuk inhoudt voor de verkeersveiligheid. Enkele voorbeelden: als de gasemissie de grenswaarde overschrijdt: 200 euro, defecte uitlaat: 300 euro, een vals keuringsbewijs of weigeren

visite ou refus de présentation : 400 euros, mauvais réglage ou défaut de connexion des freins: 600 euros, fissure ou corrosion aux éléments porteurs du châssis: 600 euros, absence ou non-conformité du limiteur de vitesse : 1250 euros. Un chauffeur qui refuse une inspection s'expose à une amende de 3000 euros.

Vu la nécessité tant d'un équipement qui permette de tester les freins sur place que de personnel disposant de l'expertise nécessaire à l'utilisation de cet équipement, un accord de coopération a été conclu entre le SPF, le FIA, le GOCA et les 10 organismes de contrôle agréés. Cet accord de coopération vise l'assistance des agents de contrôle du SPF lors de l'exécution des contrôles techniques routiers. Dans la pratique, cela correspond à une mise à disposition de deux sets de contrôle, comprenant un freinomètre mobile avec véhicule et deux membres du personnel des stations de contrôle automobile affectés à l'utilisation de cet appareil.

Le SPF effectuera des contrôles à raison de :

- 220 jours de contrôle par set de contrôle et par an ;
- 5 heures effectives de prestations de contrôle par jour de contrôle.

Le FIA a donné son accord pour le financement de ces contrôles. Conformément à cet accord, le FIA a mis à disposition un montant de 2.100.000 euros, répartis sur une période allant jusqu'au 31 décembre 2008. Cet argent servira tant à l'acquisition du matériel nécessaire qu'à la rémunération du personnel des organismes de contrôle agréés.

Entre le 22 septembre 2006 et le 20 octobre 2006, 174 contrôles ont déjà été effectués, 23,56% du nombre de véhicules contrôlés était en infraction, 54% des infractions constatées concernait des freins et 23% les roues.

c) Collaboration entre les services de contrôle belges

Pour organiser les contrôles d'une manière plus efficace, la collaboration entre les divers services de contrôle belges et étrangers est nécessaire.

Sur le plan national, l'exécution du Plan d'Action du 20 novembre 2001 relatif à la collaboration entre les

het keuringsbewijs voor te leggen: 400 euro, slecht afgestelde of niet aangesloten remmen: 600 euro, scheuren of corrosie aan dragende elementen van het chassis: 600 euro, afwezigheid van of niet conforme snelheidsbegrenzer: 1250 euro. Een bestuurder die een inspectie weigert, kijkt aan tegen een onmiddellijke inning van 3000 euro.

Gezien de noodzaak zowel aan uitrusting die de controle van de remmen ter plaatse mogelijk maakt als aan personeel dat over de expertise beschikt om die uitrusting te bedienen, werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de FOD, het FIA, de GOCA en de 10 erkende keuringsinstellingen. Deze samenwerkingsovereenkomst beoogt de assistentie van de controlebeambten van de FOD bij het uitvoeren van de technische controles langs de weg. In de praktijk komt dit neer op de terbeschikkingstelling van twee controlesets, bestaande uit een mobiele rolremmeter met voertuig en twee personeelsleden van de instellingen voor autokeuring voor de bediening van elke set.

De FOD zal controles organiseren a rato van:

- 220 controledagen per controleset per jaar;
- 5 uren effectieve controleprestaties per controledag.

Het FIA heeft toegezegd in de financiering van deze controles. Overeenkomstig de gedane toezegging heeft het FIA, ter financiering van de aankoop van het benodigde materiaal en ter vergoeding van de prestaties van het personeel van de erkende keuringsinstellingen een bedrag van 2.100.000 euro, gespreid over een periode die loopt tot en met 31 december 2008, ter beschikking gesteld.

Tussen 22 september 2006 en 20 oktober 2006 werden reeds 174 controles uitgevoerd, 23,56% van het aantal gecontroleerde voertuigen bevond zich in overtreding, 54% van de vastgestelde inbreuken had betrekking op de remmen en 23% op de wielen.

c) Samenwerking tussen de Belgische en de buitenlandse controlediensten

Om de controles op een doeltreffender manier te organiseren is de samenwerking tussen de diverse Belgische en buitenlandse controlediensten noodzakelijk.

Op nationaal niveau is de uitvoering van het Actieplan van 20 november 2001 betreffende de samenwer-

divers services de contrôle belges a à présent atteint sa vitesse de croisière au travers du fonctionnement d'un Groupe pilote (appelé Comité de Direction) et neuf cellules provinciales qui sont gérées par le Service de Contrôle du Transport routier de la DGTT.

Le SPF joue ici un rôle moteur et dynamique notamment par l'organisation régulière de contrôles en commun. La collaboration doit aboutir à un contrôle plus efficace et une complémentarité en fonction des objectifs prioritaires susmentionnés. Cette collaboration mène à une sensibilisation commune par un bon échange des informations recueillies et même à des initiatives de formation des équipes de contrôle.

Une collaboration active avec les services de contrôle étrangers a été institutionnalisée par la signature de l'Accord international «Euro Contrôle Route» du 5 octobre 1999. Elle regroupe les pays suivants: la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Irlande, la Pologne, l'Autriche et l'Espagne.

Cet Accord vise, principalement, les échanges mutuels en matière de formation et de méthode de travail, l'échange de données relatives aux contrôles effectués et aux infractions constatées, un certain degré d'harmonisation des méthodes de contrôle et l'organisation de contrôles communs. Il permet également de suivre de près, au moyen de contrôles simultanés dans les différents pays adhérents, certains flux de trafic tels que les déplacements de vacanciers en autocar.

Les prochaines années, l'on continuera à se concentrer sur les échanges d'expériences et de possibilités de formation.

Suite aux événements survenus dans le domaine du transport de voyageurs à destination ou en provenance du Sud de l'Espagne et de l'Afrique du Nord, un groupe de travail a été constitué. Les autorités de contrôle de tous les pays concernés par ce type de trafic ont été conviées à participer à ce groupe de travail.

Concernant le transport de personnes par route en général, l'ECR a décidé d'augmenter le nombre de contrôles conjoints relatifs à ce thème. En 2006, deux semaines supplémentaires ont été programmées.

king tussen de verschillende Belgische controlediensten op kruissnelheid gekomen door de werking van een stuurgroep (Directiecomité genaamd) en negen provinciale cellen die door de Dienst Controle van het Wegvervoer van het DGVL beheerd worden.

De FOD heeft hier een leidinggevende en dynamiserende rol, inzonderheid door de regelmatige organisatie van gemeenschappelijke controles. De samenwerking moet leiden tot een meer efficiënte controle en complementariteit in functie van bovenstaande prioritaire doelstellingen. Deze samenwerking kan ook leiden tot gemeenschappelijke sensibilisering door een gepaste uitwisseling van de verzamelde informatie en zelfs tot initiatieven inzake de opleiding van de controleteams.

Een actieve samenwerking met de buitenlandse controlediensten werd officieel ingesteld door de ondertekening op 5 oktober 1999 van het internationaal akkoord «Euro Controle Wegen». De volgende landen werken er vandaag aan mee: België, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Ierland, Polen, Oostenrijk en Spanje.

Dit akkoord strekt voornamelijk tot de onderlinge uitwisseling van informatie betreffende de opleiding van de controleurs, de gebruikte werkmethode, de uitgevoerde controles en de vastgestelde overtredingen, alsmede een zekere graad van harmonisatie van de controlemethoden en de organisatie van gezamenlijke controles. Dankzij simultane controles in de verschillende deelnemende landen kunnen bepaalde verkeersstromen, zoals de verplaatsingen per autocar van vakantiegangers, van nabij gevolgd worden.

De volgende jaren zal men zich verder concentreren op uitwisseling van ervaring en opleidingsmogelijkheden.

Als gevolg van de evenementen inzake personenvervoer naar of uit het zuiden van Spanje en Noord-Afrika, werd een werkgroep opgericht. De controleoverheden van alle landen betrokken bij dit soort vervoer werden uitgenodigd om aan die groep deel te nemen.

Wat het personenvervoer via de weg in het algemeen betreft, heeft ECW besloten om het aantal gemeenschappelijke controles hieromtrent te verhogen. In 2006, werden twee bijkomende weken geprogrammeerd.

1.1.5.9 Transport exceptionnel

Jusqu'à présent, la circulation des transports exceptionnels sur la voie publique est régie par deux articles du code de la route, à savoir les articles 48 et 59.5. Aucune autre disposition réglementaire ne règle la circulation des transports exceptionnels malgré l'importance croissante de ce secteur (le nombre d'autorisations a été multiplié par cinq en trente ans).

En 2005, 28.880 autorisations ont été délivrées. Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 août 2006, 15.126 autorisations ont été délivrées. En 2005, le délai de délivrance est passé de 12 jours (en 2004) à 30 jours ou plus en 2005, suite à une augmentation du nombre de demandes. Le 1^{er} décembre 2005, la procédure de demande a été adaptée ; les possibilités ont été étendues et la durée de validité a été adaptée. Au service transport exceptionnel, le retard se résorbe progressivement. C'est ce que démontre l'évolution du nombre d'autorisations délivrées : depuis février 45,28% des demandes reçues ont été traitées, mars 52,50%, avril 59,99%, mai 65,19%, juin 67,96% jusqu'au mois d'août 73,49%. L'objectif de 75% correspond à un délai de délivrance d'1 semaine.

Afin de simplifier la procédure de délivrance des autorisations, et de réduire encore le délai de délivrance, une redevance sera instaurée, dont 20% du montant total sera perçu à la demande de l'autorisation et 80% à la délivrance de l'autorisation dans un délai de cinq jours (sans consultation des Régions) et dix jours (avec consultation des Régions). D'autre part, la possibilité est examinée, en concertation avec les Régions, de faire passer la hauteur maximale de 4m à 4m30.

Si ce n'est pas possible, d'autres formules vont être analysées qui élimineraient les conteneurs high cube du transport exceptionnel.

Un accord de coopération sera conclu entre l'État fédéral et les régions en vue d'optimiser l'organisation et le contrôle du transport exceptionnel, en fonction des possibilités de l'infrastructure. Un règlement sera également élaboré en vue de la répartition, entre État fédéral et Régions, des redevances perçues.

1.1.5.10 Catalogue des amendes

La logique de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière sera transposée à la réglementation sur le transport des personnes et des marchandises.

1.1.5.9 Uitzonderlijk vervoer

Tot vandaag steunt het verkeer van uitzonderlijk vervoer op de openbare weg op twee artikelen van het verkeersreglement, met name de artikelen 48 en 59.5. Geen enkele andere reglementaire bepaling regelt het verkeer van uitzonderlijk vervoer ondanks het groeiend belang van deze sector (het aantal vergunningen is in dertig jaar tijd vervijfvoudigd).

In 2005 werden 28.880 vergunningen afgeleverd. Tussen 1 januari 2006 en 31 augustus 2006 werden 15.126 vergunningen afgeleverd. In 2005 evolueerde de afleveringstermijn van 12 dagen (in 2004) naar 30 dagen of meer in 2005, door een toename van het aantal aanvragen. Op 1 december 2005 werd de aanvraagprocedure aangepast; de mogelijkheden werden verruimd en de geldigheidsduur werd aangepast. Op de dienst uitzonderlijk vervoer wordt de achterstand stilaan kleiner. Dit blijkt uit de evolutie van het aantal behandelde vergunningsaanvragen: vanaf februari werden 45,28% van de ontvangen aanvragen behandeld, maart 52,50%, april 59,99%, mei 65,19%, juni 67,96% en augustus 73,49%. Het streefpercentage 75% komt overeen met een afleveringstermijn van 1 week.

Teneinde de procedure voor het afleveren van een vergunning te vereenvoudigen en de afleveringstermijn verder terug te dringen zal een retributie worden ingevoerd, waarbij 20% van het totale bedrag wordt geïnd bij het aanvragen van een vergunning en 80% bij het afleveren van de vergunning binnen de termijn van vijf dagen (zonder raadpleging van de Gewesten) en tien dagen (met raadpleging van de Gewesten). Tevens zal, in overleg met de Gewesten, worden onderzocht of de maximale hoogte kan worden opgetrokken van 4 m tot 4,30 m.

Indien niet mogelijk zullen andere formules onderzocht worden die high cube containers uit het uitzonderlijk vervoer halen.

Tussen de Federale Staat en de Gewesten zal een samenwerkingsakkoord worden afgesloten teneinde de organisatie van en de controle op het uitzonderlijk vervoer te optimaliseren, in functie van de infrastructuurmogelijkheden. Eveneens zal een regeling worden uitgewerkt voor de verdeling van de geïnde retributies tussen de Federale Staat en de Gewesten.

1.1.5.10 Boetecatalogus

De logica van de nieuwe verkeerswet zal worden doorgetrokken naar de reglementering inzake het vracht- en personenvervoer.

A la demande du secteur du transport et en collaboration avec celui-ci, une proposition de catalogue des amendes a été élaborée, sur le modèle allemand.

Pour déterminer les montants de la perception immédiate, 4 critères sont utilisés :

- l'impact sur la sécurité routière ;
- l'impact sur la situation sociale du conducteur ;
- l'impact sur l'environnement ;
- l'intention frauduleuse/l'obstruction au contrôle.

Les irrégularités administratives sont chaque fois sanctionnées de 50 euros. Pour les licences, l'avantage économique moyen d'une journée d'activité est pris comme base (600 euros) et augmenté de 150% vu l'impact sur la sécurité routière. En cas de fraude, le montant de la perception immédiate est doublé. Pour les temps de conduite et de repos, l'avantage économique moyen d'une heure de temps de conduite supplémentaire ou de temps de repos en moins est pris comme base et est augmenté de 150% vu l'impact sur la sécurité routière et d'encore 150% vu l'impact sur la situation sociale du conducteur. Les montants de perception immédiate augmentent progressivement selon le nombre d'heures d'infraction aux temps de conduite et de repos. Pour un dépassement de plus de 5 heures du temps de conduite (ininterrompu) maximum autorisé et pour certaines infractions par rapport aux feuilles d'enregistrement et aux impressions par le tachygraphe numérique constituant une menace accrue pour la sécurité routière, les deux pourcentages sont élevés à 200%. En cas de fraude, le montant de la perception immédiate est augmenté de 150%. En matière de chargement, l'avantage économique moyen d'une certaine quantité de surcharge est pris comme base et augmenté de 300% vu l'impact sur la sécurité routière et de 100% vu l'impact sur l'environnement. Les amendes augmentent progressivement selon la quantité de surcharge ou la gravité de l'infraction de chargement. En cas de fraude, le montant de la P.I. est encore augmenté de 150%. En matière de prescriptions techniques (cf l'A.R. publié le 6 septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité), la méthodologie de la loi sur la circulation routière est maintenue (c'est-à-dire le risque d'accident) et les infractions (excepté celles relative au limiteur de vitesse) sont réparties en trois catégories (200-300-600 euros). Plus le risque d'accident est élevé, en d'autres mots,

Op vraag van en in samenwerking met de transportsector, werd een voorstel van boetecatalogus naar Duits model uitgewerkt.

Voor het bepalen van de bedragen onmiddellijke inning worden 4 criteria gehanteerd:

- de impact op de verkeersveiligheid;
- de impact op de sociale situatie van de bestuurder;
- de impact op het leefmilieu;
- het bedrieglijke opzet/de obstructie aan controle.

Administratieve onregelmatigheden worden telkens beboet met 50 euro. Voor de vergunningen wordt het gemiddeld economisch voordeel van een dag activiteit als basis genomen (600 euro) en vermeerderd met 150% omwille van de impact op de verkeersveiligheid. In geval van fraude wordt het bedrag van de onmiddellijke inning verdubbeld. Voor de rij-en rusttijden wordt het gemiddeld economisch voordeel van een uur extra rijtijd of minder rusttijd als basis genomen en vermeerderd met 150% omwille van de impact op de verkeersveiligheid en met nog eens 150% omwille van de impact op de sociale situatie van de bestuurder. De bedragen onmiddellijke inning stijgen gradueel volgens het aantal uur overtreding op de rij- en rusttijden. Voor overschrijdingen met meer dan 5 uren van de maximaal toegestane (ononderbroken) rijtijd en voor bepaalde inbreuken met betrekking tot de registratiebladen en de afdruk door de digitale tachograaf die een acute bedreiging vormen voor de verkeersveiligheid worden beide percentages opgetrokken tot 200%. In geval van fraude wordt het bedrag van de onmiddellijke inning vermeerderd met 150%. Inzake de lading wordt het gemiddeld economisch voordeel van een bepaalde hoeveelheid overlading als basis genomen en vermeerderd met 300% omwille van de impact op verkeersveiligheid en met 100% omwille van de impact op het leefmilieu. De boetes stijgen gradueel volgens de hoeveelheid overlading of de ernst van de ladingsinbreuk. In geval van fraude wordt het bedrag onmiddellijke inning, nog eens vermeerderd met 150%. Inzake de technische voorschriften (cfr. het op 6 september 2006 gepubliceerde K.B. betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen) wordt de methodologie van de verkeerswet aangehouden (dit is het risico op ongeval) en worden de overtredingen (uitgezonderd deze met betrekking tot de snelheidsbegrenzer) ingedeeld in 3 categorieën (200-300-600 euro). Hoe groter het risico

plus une infraction entraîne un danger, plus importante est la perception immédiate qui y est liée. Ici aussi, en cas de fraude, le montant de la perception immédiate est doublé.

Ce qui signifie que toutes sortes d'infractions en matière de transport des personnes et des marchandises ont été répertoriées et que des gradations ont été insérées dans le système d'amendes existant. Cette proposition sera, après concertation avec le secteur, fin 2006, début 2007 transposée dans la législation.

1.1.6 *Infrastructure*

1.1.6.1 **Télépéage routier**

Le projet de loi transposant la directive européenne 2004/52/CE concernant les systèmes de télépéage routier a été déposé au Parlement le 20 octobre 2006. Cette loi vise à mettre en place les principes de base nécessaires au développement éventuel par les régions de systèmes de télépéage routier. Sont seuls concernés les systèmes qui requièrent l'embarquement d'un équipement électronique à bord des véhicules et qui permettent le prélèvement automatique des montants dus sur un compte bancaire ou un compte de carte de crédit.

1.1.6.2 **Sécurité des tunnels**

La directive 2004/54/CE concernant la sécurité dans les tunnels routiers a été transposée en ce qui concerne l'autorité fédérale par un arrêté royal du 20 juin 2006. Les régions ont entrepris les démarches nécessaires pour transposer la directive en ce qui concerne les règles relatives aux aménagements de l'infrastructure.

1.2 *Sécurité du transport aérien*

1.2.1 Safety Management System

La sécurité des opérations est gérée via le Safety Management System. L'arrêté royal relatif au système de gestion de la sécurité des risques ATS (*Air Traffic System*) et à l'application du SMS (*Safety Management System*) sera publié début 2007. L'autorité de surveillance nationale des services de la navigation aérienne agréera et supervisera de tels systèmes, à cet effet, un manuel de procédures sur la base des documents de guidance d'Eurocontrol (ESARR 3 et 4) a été rédigé.

op ongeval, met andere woorden hoe meer gevaar een overtreding met zich brengt, hoe hoger de daaraan gekoppelde onmiddellijke inning. Ook hier wordt in geval van fraude het bedrag van de O.I. verdubbeld.

Dit houdt in dat alle soorten overtredingen met betrekking tot het vracht- en personenvervoer worden gecatalogeerd en dat er gradaties in het bestaande boetesysteem worden ingebracht. Dit voorstel zal, na overleg met de sector, eind 2006, begin 2007 in wetgeving worden omgezet.

1.1.6 *Infrastructuur*

1.1.6.1 **Elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer**

Het wetsontwerp ter omzetting van de Europese richtlijn 2004/52/EG betreffende de elektronische tolheffingssystemen wordt op 20 oktober 2006 in het Parlement ingediend. Deze wet beoogt de uitvoering van de basisprincipes nodig voor de eventuele ontwikkeling door de Gewesten van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer. De systemen die de installatie van een elektronische uitrusting in de voertuigen eisen en die een automatische heffing van het verschuldigde bedrag op een bankrekening of op een kredietkaartrekening toelaten zijn de enige die betrokken zijn.

1.1.6.2 **Veiligheid van de tunnels**

Richtlijn 2004/54/EG betreffende de veiligheid van de wegtunnels werd, wat de federale overheid betreft, door een koninklijk besluit van 20 juni 2006 omgezet. De Gewesten hebben de nodige stappen ondernomen om de richtlijn over de maatregelen betreffende de infrastructuurinrichting om te zetten.

1.2 Veiligheid luchtverkeer

1.2.1 Safety Management System

De veiligheid van de operaties wordt beheerd via het Safety Management System. Het koninklijk besluit inzake het systeem voor het beheer van de veiligheid van de risico's ATS (*Air Traffic System*) en toepassing van het SMS (*Safety Management System*) zal begin 2007 gepubliceerd worden. De Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaartnavigatiediensten zal dergelijke systemen erkennen en superviseren. Daartoe is een procedurehandboek op basis van Eurocontrol-richtlijnen (ESARR 3 en 4) opgesteld.

1.2.2 Licence de contrôleurs aériens et certification des écoles de formation

Dès l'entrée en vigueur fin 2006 de l'arrêté royal transposant la directive 2006/23 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, elle-même reprenant les normes établies par ESARR5, 400 licences de contrôleur aérien pourront être délivrées en Belgique.

Ces licences et les qualifications y assorties répondront aux normes reprises dans la directive et seront de ce fait reconnues dans tous les États membres, elles seront octroyées à la suite d'une formation délivrée par un centre certifié selon des normes communes et garantiront un degré uniforme et élevé de sécurité.

Le projet d'arrêté royal distingue les différentes phases de la carrière d'un contrôleur aérien, le stade de la formation, celui de l'exercice du métier de contrôleur proprement dit et le stade du «contrôleur formateur».

Il détermine les conditions de délivrance de la licence et les privilèges octroyés ainsi que leurs conditions de validité, de maintien, de restriction, de suspension et de retrait.

Le projet d'arrêté réglemente également la formation et les examens dispensés par un centre de formation agréé selon ce que prescrit la directive.

La délivrance des licences occupera un équivalent temps plein au sein de la direction générale du transport aérien et une période transitoire est aménagée par le projet d'arrêté royal.

1.2.3 Sécurité des aéronefs

Suite à la série d'accidents survenus au milieu de l'année 2005 et afin d'éviter que le nouvel essor du secteur aéronautique s'accompagne d'un accroissement synchrone des accidents, une attention toute particulière est portée à la preuve de la sécurité aérienne. Les inspections SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), une liste noire européenne des compagnies aériennes frappées d'interdiction de vol et l'obligation de communiquer l'identité du transporteur aérien sont autant de signes d'une plus grande implication du passager (règlement 2005/2111). La liste noire européenne a été publiée pour la première fois en date du 22 mars 2006. 92 compagnies aériennes se sont vues frappées d'interdiction et 3 compagnies ont eu des restrictions d'exploitation.

1.2.2 Vergunning van luchtverkeersleiders en certificering van de opleidingsscholen

Zodra het koninklijk besluit ter omzetting van de richtlijn 2006/23 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders, die zelf de door ESARR5 uitgewerkte normen overneemt, eind 2006 in werking zal treden, kunnen in België 400 vergunningen voor luchtverkeersleiders worden uitgereikt.

Deze vergunningen en de daarmee gebonden vaardigheden stemmen overeen met de normen van de richtlijn en worden dus erkend in alle lidstaten, ze worden na een opleiding in een volgens gemeenschappelijke normen erkend centrum uitgereikt en garanderen een identiek en hoog veiligheidsniveau.

Het ontwerp van koninklijk besluit maakt een onderscheid tussen de verschillende stappen in de loopbaan van een luchtverkeersleider, m.n. de opleiding, de uitvoering van het beroep van luchtverkeersleider zelf en de stap als «luchtverkeersleider – opleider».

Het bepaalt zowel de voorwaarden ter uitreiking van de vergunning en de toegekende voordelen als de voorwaarden van geldigheid, behoud, opschorting en intrekking ervan.

Het ontwerp van koninklijk besluit regelt ook de opleiding en de examens door een centrum erkend volgens de richtlijn.

De uitreiking van de vergunningen stelt een voltijds equivalent tewerk op het Directoraat-generaal Luchtvaart en het ontwerp van koninklijk besluit voorziet in een overgangsperiode.

1.2.3 Veiligheid van de vliegtuigen

Om een gelijke tred van ongevallen met de nieuwe ontwikkelingen van de luchtvaart te vermijden en ingevolge de ongevallenreeks van medio 2005 wordt een bijzondere nadruk gelegd op de vaststelling van de vliegveiligheid. SAFA-inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft), een Europese zwarte lijst van uitgebannen maatschappijen en het verplicht mededelen van de identiteit van de vervoerder duiden op een grotere betrokkenheid van de passagier (verordening 2005/2111). De Europese zwarte lijst werd voor het eerst gepubliceerd op 22 maart 2006. Aan 92 maatschappijen werd een totaal Europees vliegverbod opgelegd en aan 3 maatschappijen exploitatiebeperkingen.

Cette liste sera révisée en 2007 par le Comité européen de Sécurité, dans lequel siègent la Commission et les experts de la sécurité des États membres.

La Belgique accordera également l'assistance technique à certains pays ayant un niveau de sécurité insuffisant.

Au niveau international aussi, le principe de la liste noire européenne a été repris par l'OACI. L'OACI publie dorénavant une liste de pays qui ne collaborent pas complètement à l'exécution d'audits de sécurité.

La Belgique soutient donc les efforts déployés pour un échange international des données et pour une plus grande transparence et augmente au besoin ses inspections et l'information aux passagers. En 2007, le nombre d'inspections sera maintenu à 85, en fonction du risque perçu.

1.2.4 Navigation aérienne de plaisance, planeurs et paramoteurs

Dans le courant de cette année parlementaire, la navigation aérienne de plaisance fera l'objet d'une réglementation propre. En effet, cette activité est généralement menée sous l'égide d'une fédération sportive mais il importe de la réglementer spécifiquement tout en maintenant le rôle actif de ces fédérations dans la délivrance des licences.

Par ailleurs le vol de loisir, le soucis d'en délimiter les contours et la possibilité pour les États membre de déléguer l'octroi des licences font actuellement l'objet de projet de réglementation au niveau européen.

1.2.5 Réalisation du ciel unique européen

L'autorité nationale de surveillance des services de la navigation aérienne (NSA) telle que définie par l'Union européenne (UE) dans son règlement Ciel Unique a été créée au sein de la DGTA par l'arrêté royal du 14 février 2006, et est opérationnelle depuis le mois de mai 2006. Sous la dénomination de BSA-ANS (*Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services*).

Parmi ses principales missions figurent la certification du fournisseur de services de navigation aérienne, Belgocontrol et la réalisation d'audits de sécurité auprès de ce fournisseur. Ainsi les exigences communes de sécurité imposées à la navigation aérienne au niveau

Deze lijst zal in 2007 herzien worden door het Europese Veiligheidscomité, waarin de Commissie en veiligheidsexperten van de lidstaten zetelen.

België zal in 2007 ook technische bijstand verlenen aan bepaalde landen met een ontoereikend veiligheidsniveau.

Ook op internationaal vlak werd door ICAO het principe van de Europese zwarte lijst overgenomen. ICAO publiceert voortaan een lijst van landen die niet volledig meewerken bij de uitvoering van veiligheidsaudits.

België steunt dus de inspanningen tot internationale uitwisseling van gegevens en grotere doorzichtigheid en verhoogt waar nodig zijn inspecties en de informatie aan de passagier. In 2007 zal het aantal inspecties verder worden behouden op 85, afhankelijk van het gepercipieerde risico.

1.2.4 Plezierluchtvaart, zweefvliegtuigen en paramotoren

In de loop van dit parlementair jaar krijgt de plezierluchtvaart een eigen regeling. Deze activiteit wordt immers meestal uitgevoerd onder de vlag van een sportfederatie maar moet een specifieke regeling krijgen met behoud van de actieve rol van deze federaties bij de uitreiking van de vergunningen.

De pleziervluchten, de bepaling van de krachtlijnen ervan en de mogelijkheid van de lidstaten om de uitreiking van de vergunningen te delegeren zijn momenteel het voorwerp van een ontwerp van regeling op Europees niveau.

1.2.5 Verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

De nationale Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaarnavigatiediensten (NSA) zoals bepaald door de Europese Unie (EU) in haar verordening «Gemeenschappelijk Luchtruim» werd opgericht bij koninklijk besluit van 14 februari 2006 binnen het DGLV en is operationeel vanaf de maand mei 2006, onder de benaming BSA-ANS (*Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services*).

Haar belangrijkste opdrachten omvatten o.a. de certificatie van de dienstverlener van de luchtverkeersleiding, Belgocontrol, en de opmaak van veiligheidsaudits bij deze dienstverlener. De gemeenschappelijke veiligheidseisen opgelegd aan de luchtvaart op Euro-

européen, feront l'objet d'un contrôle spécifique et permanent.

La NSA est en ce moment composée de quatre experts et d'un directeur, et son budget est de

935 000 euros par an, conformément à l'arrêté royal du 23 mai 2006 relatif à la redevance destinée à couvrir les frais de fonctionnement et de personnel de l'Autorité nationale de Surveillance (NSA) de la Navigation aérienne.

La création d'un bloc espace aérien fonctionnel est en cours, sur la base de la structure existante de MUAC (Maastricht Upper Airspace Centre). Le contrat de gestion de Belgocontrol prévoit en outre l'interopérabilité, voire l'intégration, des services de navigation civils et des services militaires.

1.2.6 AESA

L'AESA est l'Agence européenne de la Sécurité aérienne. Cette agence a été fondée en 2002 et travaille dans le domaine de la navigabilité des aéronefs. Fin 2005, la Commission a fait une proposition afin d'élargir ces compétences aux opérations des compagnies aériennes et aux diplômes pour le personnel aérien. L'AESA délivrerait aussi des licences aux compagnies aériennes localisées dans des pays tiers qui desservent des aéroports de l'UE. Le Conseil et le Parlement européen analysent actuellement cette proposition en première lecture. La Belgique ne souhaite accorder plus de compétences à l'AESA que si cette dernière fonctionne bien et dispose de suffisamment de moyens financiers.

1.2.7 Audit et certification du transport aérien belge

Dans le cadre des obligations imposées par l'OACI et l'AESA, la Belgique est responsable de la certification et du contrôle de la navigabilité, de l'entretien et de la réparation des aéronefs inscrits en Belgique et des entreprises qui conçoivent, produisent et entretiennent des aéronefs ou des parties d'aéronefs. La Belgique est également compétente pour la délivrance de la licence aux compagnies aériennes belges. Le service Agréation des entreprises est responsable de ce contrôle continu. Le défi pour les prochaines années consiste en la continuité de la réalisation des obligations européennes et internationales et ce, à un niveau de qualité élevé et sur la base de procédures claires et transparentes dans le contexte de la réforme de l'AESA qui sera décidée au niveau européen. Afin de continuer

pees niveau worden dus specifiek en permanent gecontroleerd.

De NSA wordt op dit moment bemand met vier experts en één directeur, haar jaarlijks budget wordt op 935 000 euro vastgelegd overeenkomstig het koninklijk besluit van 23 mei 2006 betreffende de vergoeding bedoeld om de werkingskosten en de personeelskosten van de Nationale Toezichthoudende Instantie (NSA) van de luchtvaartnavigatiediensten te dekken.

De oprichting van een functioneel luchtruimblok wordt uitgewerkt op basis van de bestaande MUAC structuur (Maastricht Upper Airspace Centre). Het beheerscontract met Belgocontrol voorziet bovendien de interoperabiliteit, namelijk de integratie van de burgerlijke en militaire navigatiediensten.

1.2.6 EASA

EASA is het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Dit agentschap werd opgericht in 2002 en werkt op het terrein van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen. De Commissie heeft eind 2005 een voorstel gedaan om deze bevoegdheden uit te breiden naar operaties van luchtvaartmaatschappijen en naar diploma's voor het vliegpersoneel. EASA zou ook vergunningen afleveren voor luchtvaartmaatschappijen gevestigd in derde landen, die luchthavens in de EU aandoen. De Raad en het Europees Parlement bekijken dit voorstel momenteel in eerste lezing. België wenst enkel meer bevoegdheden aan EASA af te staan indien deze goed functioneert en over voldoende financiële middelen beschikt.

1.2.7 Audit en certificatie van Belgische luchtvaart

In het kader van de verplichtingen opgelegd door ICAO en EASA is België verantwoordelijk voor de certificatie van en het toezicht op de luchtwaardigheid, het onderhoud en het herstel van in België ingeschreven luchtvaartuigen en van de ondernemingen die luchtvaartuigen of luchtvaartuigonderdelen ontwerpen, produceren of onderhouden. België is ook bevoegd voor het uitreiken van de licentie aan de Belgische luchtvaartondernemingen. De dienst bedrijfserkenningen staat in voor dit continue toezicht. De uitdaging voor de komende jaren bestaat erin de Europese en internationale verplichtingen te blijven vervullen op een kwalitatief hoog niveau en op basis van transparante en duidelijke procedures binnen de context van de hervorming van EASA die op Europees niveau zal worden beslist. Om de vei-

à garantir la sécurité de l'aviation belge, le service sera étendu en 2007 grâce à 7 travailleurs temps-plein supplémentaires. Cela sera financé par le Fonds pour l'Aviation civile.

1.3 Sécurité maritime

1.3.1 Sécurité maritime

La réglementation concernant la sécurité du transport maritime est très vaste et fondée d'une part, sur divers traités internationaux adoptés au sein de l'Organisation Maritime internationale et d'autre part, sur la réglementation communautaire qui garantit l'application harmonisée d'une partie importante de cette réglementation internationale.

Des navires qui ne répondent pas à ces dispositions internationales et communautaires, naviguent toujours. Ces navires, appelés «navires substandard», représentent non seulement une menace pour la sécurité et l'environnement marin, mais entraînent aussi une distorsion de la concurrence loyale.

Le maintien du respect de la réglementation de la sécurité via une politique d'inspection soutenue par une analyse de risques est développé et appliqué par la Direction Générale Transport Maritime (DGTM).

Un instrument important pour lutter contre le phénomène est le contrôle par l'état de port et ses moyens de sanction. La Belgique a un rôle important à jouer lors de ce contrôle vu l'importance des ports sur son territoire.

Les navires de la marine marchande sont soumis au régime d'inspection international *Port State Control*. La sélection des navires pour les inspections se fait à l'aide d'un facteur cible. Pour chaque navire, un facteur cible est calculé sur la base d'un nombre de caractéristiques. Les navires provenant de pays qui se trouvent sur la liste noire des États du pavillon ou de pays qui n'ont pas ratifié toutes les conventions courent de plus grands risques d'inspection. Il en va de même pour les navires qui ont été inspectés par des sociétés de classification ayant un mauvais état de service ou pour les navires qui gardent des défauts constatés auparavant et qui n'ont pas encore été résolus. Les navires qui présentent des défauts graves ne peuvent plus naviguer jusqu'à ce que ces défauts aient disparus.

Vu le grand intérêt de nos ports, la Belgique joue un rôle capital lors de ces contrôles. Lors de l'année 2006, 1267 navires au total qui desservent les ports belges

ligheid van de Belgische luchtvaart te blijven garanderen wordt de dienst in 2007 uitgebreid met 7 extra VTE's gefinancierd door het Fonds voor de Burgerluchtvaart.

1.3 Maritieme veiligheid

1.3.1 Maritieme veiligheid

De regelgeving met betrekking tot de veiligheid van het maritieme vervoer is zeer uitgebreid en is gesteund, enerzijds op diverse internationale verdragen aangenomen in de schoot van de internationale Maritieme Organisatie en anderzijds op communautaire regelgeving die de geharmoniseerde toepassing van een belangrijk deel van deze wereldwijde regelgeving verzekert.

Toch varen er schepen rond die niet beantwoorden aan deze internationale en communautaire bepalingen. Deze schepen, die «substandaard schepen» worden genoemd, vormen niet alleen een bedreiging voor de veiligheid en het mariene milieu maar geven daarenboven aanleiding tot een ernstige verstoring van de eerlijke concurrentie.

De permanente naleving van deze veiligheidsregelgeving wordt door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) gecontroleerd via een op een risicoanalyse gesteund inspectiebeleid.

Een belangrijk instrument voor het bestrijden van de substandaard schepen is de havenstaatcontrole en de sancties die ermee gepaard gaan.

Koopvaardij schepen zijn onderworpen aan het internationale inspectieregime *Port State Control*. De selectie van schepen voor inspecties gebeurt aan de hand van een target factor. Voor elk schip wordt een target factor berekend op basis van een aantal kenmerken. Schepen afkomstig van landen die op de black list staan van de vlaggenstaten, of van landen die niet alle conventies hebben geratificeerd hebben een hogere kans op inspectie. Hetzelfde geldt voor schepen die geïnspecteerd zijn door classificatiemaatschappijen met een slechte staat van dienst, of schepen die nog met eerder vastgestelde gebreken die nog niet werden verholpen te kampen hebben. Schepen die ernstige gebreken vertonen mogen niet meer varen totdat deze gebreken zijn verholpen.

Gelet op het grote belang van onze havens, speelt België een voorname rol bij deze controle. Gedurende 2006 zullen in totaal 1267 schepen die de Belgische

seront inspectés et pour 2007, 1400 inspections de navires étrangers sont à nouveau au programme.

La commission européenne dans le paquet annoncé des mesures «ERIKA III» prévoit l'adaptation de la réglementation UE en matière d'exécution de contrôle par l'état de port. Un nouveau régime d'inspection est développé avec les autres membres du MOU de Paris qui vise à maintenir la même capacité d'inspection mais à s'engager encore plus efficacement pour l'inspection des navires les plus à risque.

Les navires seront inspectés avec une fréquence d'inspection dépendante du profil de risque desdits navires. Ainsi, les navires «substandard» seront encore plus dans le champ de vision.

En outre, le paquet Erika III comprend entre autres des mesures dans le domaine de la responsabilité en cas de pollution, de réforme des sociétés de classification et d'élargissement des compétences de l'EMSA (Agence européenne de la Sécurité maritime).

1.3.2 Sécurité du transport fluvial

Dans le domaine de la sécurité du transport fluvial, la réalisation d'une législation cohérente et correspondant aux règles internationales reste un objectif important qui peut promouvoir le développement du transport fluvial. Plusieurs initiatives ont été prises.

Afin de veiller à la sécurité sur les voies navigables, la réglementation en matière de police et de navigation a été modernisée, plus particulièrement en ce qui concerne les règles de navigation, les panneaux et feux de signalisation. Toutes les parties concernées par le secteur belge de la navigation intérieure demandaient depuis longtemps déjà l'adaptation de la réglementation, dépassée par le développement technique et technologique.

Le règlement de police général pour la navigation fluviale sur les voies navigables du Royaume a pour objectif de rendre applicable le «Code européen des voies de navigation intérieure» (CEVNI), émanant de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies, sur les eaux intérieures publiques belges destinées à être utilisées pour la navigation et a été publié le 3 octobre 2006. Cet arrêté entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

havens aandoen worden geïnspecteerd en voor 2007 staan opnieuw ongeveer 1400 inspecties van vreemde schepen op stapel.

Met het volgende pakket van maatregelen «ERIKA III» voorziet de Europese Commissie o.a. in een aanpassing van de EU-reglementering inzake de uitvoering van de havenstaatcontrole. Een nieuw inspectieregime wordt ontwikkeld samen met de overige leden van het Parijse MOU dat erop gericht is dezelfde inspectiecapaciteit te behouden maar nog efficiënter in te zetten voor het inspecteren van de meest risicovolle schepen.

De schepen zullen worden geïnspecteerd met een inspectiefrequentie die afhankelijk is van het risicoprofiel van het desbetreffende schip. Op deze manier zullen de substandaard schepen nog meer in het vizier komen.

Daarnaast bevat het Erika III-pakket o.a. maatregelen op het gebied van aansprakelijkheid bij vervuiling, hervorming van de classificatiemaatschappijen en de uitbreiding van de bevoegdheden van het EMSA (Europees Agentschap Maritieme Veiligheid).

1.3.2 Veiligheid binnenvaart

Op het gebied van de veiligheid in de binnenvaart blijft het realiseren van een coherente en op de internationale regels afgestemde wetgeving een belangrijke doelstelling die de ontwikkeling van de binnenvaart kan bevorderen. Verschillende initiatieven werden genomen.

Met het oog op de zorg voor de veiligheid op de waterwegen, werd de reglementering inzake politie en scheepvaart gemoderniseerd, in het bijzonder inzake de vaarregels en de verkeersborden en -lichten. Al de partijen betrokken bij de Belgische binnenvaartsector eisten reeds lange tijd de aanpassing van de regelgeving, die op dat gebied verouderd was als gevolg van de technische en technologische ontwikkelingen.

Het algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren van het Koninkrijk heeft tot doel de «Europese Code voor de binnenscheepvaartwegen (CEVNI)», uitgaande van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, van toepassing te maken op de Belgische openbare binnenwateren die bestemd zijn of gebruikt worden voor de scheepvaart en werd op 3 oktober 2006 gepubliceerd. Dit besluit zal in werking treden op 1 januari 2007.

Un projet de loi va également être introduit en matière de sécurité des navires qui rend maintenant une base juridique moderne et adaptée disponible pour la modernisation de la réglementation de sécurité de la navigation fluviale, y compris pour le transport de marchandises dangereuses.

En ce qui concerne la révision des prescriptions d'équipage pour la navigation fluviale et l'introduction de règles pour les bateaux fluviaux qui sont aussi utilisés pour les voyages en mer non-internationaux, une approbation formelle des arrêtés royaux ne sera possible qu'après la révision de la loi susmentionnée sur la sécurité des navires.

Le manque d'harmonisation des prescriptions d'équipage avec les règlements d'application pour le transport international est également une source de contestation et cause des problèmes de responsabilité en cas de collisions ou de dommages. Non seulement les prescriptions concernées ne sont actuellement plus en accord avec les normes d'application au niveau international et avec les exigences de la navigation moderne, mais elles sont en outre plus sévères que la réglementation des dispositions internationales.

Un projet d'arrêté royal a été rédigé dans lequel les règles en vigueur pour la navigation du Rhin sont prises comme point de départ. Une grande partie de notre flotte belge participe en effet au transport sur le Rhin et doit donc appliquer les prescriptions du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (les règlements d'équipage forment l'objet du Chapitre 23 de ce règlement). Les Pays-Bas et l'Allemagne imposent en outre les Règles du Rhin sur toutes leurs voies d'eau, de sorte que la flotte belge, somme toute principalement active dans le transport international, est confrontée aux règlements du Rhin quand elle emprunte ces voies.

À l'exception de quelques sections, les dispositions de ce chapitre sont presque identiques aux dispositions correspondantes du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin. Deux sections comprennent des dérogations qui sont actuellement possibles aux Pays-Bas et récemment aussi en France. Elles comportent une dispense ou dérogation de l'équipage réglementaire et plus particulièrement la possibilité pour les petits bateaux d'être opérés par une seule personne.

Le transport sur les petites voies d'eau et le transport de petits lots sur les grandes voies d'eau peuvent être économiquement rentables. Les petits bateaux fluviaux existants doivent être conservés et l'arrivée de nouveaux

Tevens zal een wetsontwerp worden ingediend inzake de veiligheid der vaartuigen waardoor nu een moderne aangepaste rechtsgrond beschikbaar komt voor de modernisering van de veiligheidsreglementering van de binnenvaart, inclusief voor het vervoer van gevaarlijke goederen.

Wat de herziening van de bemanningsvoorschriften voor de binnenvaart en de invoering van regels voor binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt betreft, zal een formele goedkeuring van de koninklijke besluiten slechts mogelijk zijn na de herziening van de hierboven vermelde wet op de veiligheid der vaartuigen.

Ook het gebrek aan afstemming van de bemanningsvoorschriften op wat geldt in het internationaal vervoer is een bron van betwisting en leidt bij aanvaringen of schadegevallen tot problemen op het vlak van de aansprakelijkheid. De betreffende voorschriften zijn op dit moment niet alleen niet meer in overeenstemming met de normen van toepassing op internationaal vlak en met de vereisten van de moderne scheepvaart, maar zijn bovendien strenger dan de reglementering die vervat is in internationale bepalingen.

Er werd een ontwerp van koninklijk besluit opgesteld waarin de regels die van kracht zijn in de Rijnvaart als uitgangspunt worden overgenomen. Een groot deel van onze Belgische vloot neemt immers deel aan het vervoer over de Rijn en moet daarbij de voorschriften van het Reglement van Onderzoek van Schepen op de Rijn naleven (de bemanningsvoorschriften zijn het onderwerp van Hoofdstuk 23 van dit reglement). Nederland en Duitsland hebben de Rijnregels bovendien van toepassing gemaakt op al hun waterwegen, zodat de Belgische vloot, die toch hoofdzakelijk in het internationaal vervoer actief is, via die weg met de Rijnvoorschriften wordt geconfronteerd.

Met uitzondering van enkele afdelingen vormen de bepalingen van dit hoofdstuk een quasi volledige overname van de overeenstemmende bepalingen uit het Reglement van Onderzoek van Schepen op de Rijn. Twee afdelingen bevatten afwijkingen die momenteel tot de mogelijkheden behoren in Nederland en recent ook in Frankrijk. Ze bevatten een vrijstelling of onthefing van de voorgeschreven bemanning en meer bepaald de mogelijkheid om kleine schepen onder bepaalde voorwaarden alleen te bedienen.

Het vervoer over de kleine waterwegen en het vervoer van kleine partijen over grote waterwegen kan economisch rendabel zijn. De kleine bestaande binnenschepen dienen te worden behouden en instroom van

petits bateaux doit être stimulée. Le régime de la navigation avec un seul membre d'équipage peut servir de levier.

Ce régime de la navigation avec un seul membre d'équipage est bien limité à certains trafics, à certains chargements et à la navigation en convois. Il va de soi que la réglementation proposée en matière de la navigation avec un seul membre d'équipage ne peut pas mener à une réduction de la sécurité des voies navigables (navigation sûre, utilisation sûre des ouvrages sur les voies d'eau etc.). Autant que possible, il a été tenu compte des pouvoirs de gestion généraux de l'administrateur des voies navigables afin d'imposer des mesures en cas de circonstances particulières pour que la sécurité et la rapidité de la circulation des bateaux soient toujours garanties. L'administrateur des voies navigables peut déclarer les dispositions concernant la navigation avec un seul membre d'équipage non-applicables sur certaines voies navigables ou sur certains tronçons de voies navigables.

En outre, l'on doit constater que les ports côtiers sont insuffisamment ouverts à la navigation fluviale, en particulier pour le transport de conteneurs. L'utilisation de la navigation estuaire pourrait entraîner une amélioration importante. Etant donné qu'un niveau de sécurité adapté doit être garanti à de tels bateaux, les exigences techniques auxquelles ces navires estuariers devront satisfaire ont été développées. Pour ces bateaux fluviaux adaptés, qui peuvent naviguer en mer à l'intérieur d'une zone restreinte, certains aspects ont été fixés : exigences en matière de construction et équipement technique, règlements relatifs à l'équipage, transport de produits dangereux,...

L'arrêté royal qui sera pris en exécution de la loi susmentionnée sur la sécurité des navires est uniquement d'application pour les bateaux qui sont utilisés pour le transport de marchandises. Ces bateaux peuvent naviguer dans une zone limitée entre le Westerschelde et les ports de la côte belge, à condition qu'ils soient munis d'un certificat annoté à cet effet et délivré après une visite de la Commission de Visite. L'équipage du navire doit également être muni de certificats d'aptitude particuliers.

Dans le domaine du maintien du respect de la réglementation, une attention particulière sera portée à l'amélioration de la politique d'inspection de la navigation intérieure. Cette politique sera fortement basée sur une analyse de risques approfondie afin que les inspections soient ciblées et efficaces.

nieuwe kleine schepen dient te worden gestimuleerd. Het regime van alleenvaart kan hierin een hefboomfunctie betekenen.

Dit regime van alleenvaart is wel beperkt tot bepaalde trafieken, bepaalde ladingen en konvooivaart. Het spreekt voor zich dat de voorgestelde reglementering inzake alleenvaart niet mag leiden tot een vermindering van de veiligheid van de scheepvaartwegen (veilige navigatie, veilig gebruik van de kunstwerken op de waterwegen enz.). Er werd zoveel mogelijk rekening gehouden met de algemene beheersbevoegdheid van de waterwegbeheerder om maatregelen op te leggen in geval van bijzondere omstandigheden zodat de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer steeds gegarandeerd zijn. De waterwegbeheerder kan de bepalingen met betrekking tot alleenvaart niet van toepassing verklaren op bepaalde scheepvaartwegen of gedeelten van de scheepvaartwegen.

Daarnaast dient te worden vastgesteld dat de kusthavens onvoldoende ontsloten zijn via de binnenvaart, vooral voor het vervoer van containers. De inschakeling van estuaire vaart kan hier een belangrijke verbetering betekenen. Omdat een aangepast veiligheidsniveau voor dergelijke schepen dient te worden gewaarborgd, werden de technische vereisten waaraan deze estuaire schepen zullen moeten voldoen uitgewerkt. Voor deze aangepaste binnenvaartschepen, die binnen een beperkt gebied op zee mogen varen, worden een aantal aspecten geregeld: constructie-eisen en technische uitrusting, bemanningsvoorschriften, vervoer van gevaarlijke stoffen, ...

Het koninklijk besluit dat in uitvoering van bovenvermelde wet op de veiligheid van de vaartuigen zal worden genomen, is uitsluitend van toepassing op schepen die worden gebruikt voor het vervoer van goederen. Deze schepen mogen in een beperkt vaargebied tussen de Westerschelde en de havens van de Belgische kust varen, op voorwaarde dat ze voorzien zijn van een daartoe geannoteerd certificaat dat wordt afgegeven na een schouwing uitgevoerd door de Commissie van Onderzoek. Ook de bemanning van het schip dient in het bezit te zijn van bijzondere vaarbevoegdheidsbewijzen.

In het domein van het handhaven van de naleving van de reglementering zal er bijzondere aandacht worden geschonken aan het verbeteren van het binnenvaartinspectiebeleid. Dat beleid zal zeer sterk gestoeld zijn op een diepgaande risicoanalyse om er voor te zorgen dat de inspecties gericht en efficiënt gebeuren.

En accord avec cette politique, 1.100 bateaux fluviaux sont déjà annuellement inspectés. L'on commence également l'inspection plus approfondie du transport de marchandises dangereuses sur les voies navigables et à cet effet, 400 chargements de bateaux sont annuellement inspectés.

Afin de rendre l'hinterland des ports côtiers belges plus accessible au transport fluvial, un cadre réglementaire sera créé pour permettre des liaisons fiables avec des navires fluvio-maritimes.

A cet effet, l'arrêté royal susmentionné relatif aux bateaux fluviaux qui sont aussi utilisés pour les voyages en mer non-internationaux entre en vigueur.

1.4 Sécurité du rail

1.4.1 Réglementation de la sécurité ferroviaire

La Chambre des représentants a reçu au mois de juillet 2006 un projet de loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, transposant le deuxième paquet ferroviaire. Ce projet constitue une réforme en profondeur de la réglementation de la sécurité ferroviaire.

Premièrement, les nouvelles dispositions s'attachent à renforcer le rôle de l'État dans tout ce qui touche à la sécurité ferroviaire. Elles prévoient ainsi la mise en place d'une autorité de sécurité nationale, indépendante des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure. Le service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer au sein de la Direction Générale du Transport terrestre constitue la future autorité de sécurité nationale. Dix-neuf personnes travaillent à l'heure actuelle dans ce service et huit personnes supplémentaires seront encore engagées en 2006 et 2007. Son budget de fonctionnement représente une enveloppe de 1.929.000 euros pour 2006 et 2.172.000 euros sont inscrits au budget de l'année 2007.

Le projet tend également à l'instauration d'un organisme d'enquête permanent, indépendant de toute entreprise ferroviaire ou gestionnaire d'infrastructure ou de toute autre partie dont les intérêts pourraient être en conflit avec ses tâches. Son objectif est d'enquêter sur les accidents et incidents qui se produisent sur le réseau ferroviaire afin de déterminer les points faibles dans l'organisation de la sécurité et de proposer des remèdes y relatifs. Cet organisme sera composé de deux enquêteurs pour lesquels un budget de 236.000 euros sont inscrits pour 2007.

In overeenstemming met dat beleid worden nu al jaarlijks 1.100 binnenschepen geïnspecteerd. Er werd tevens gestart met het nader toezien op het vervoer van gevaarlijke goederen op de binnenwateren en jaarlijks worden daartoe 400 scheepsladingen geïnspecteerd.

Om het hinterland van de Belgische kusthavens nog beter te ontsluiten voor het vervoer per binnenschip is het de bedoeling een reglementair kader te creëren om een bedrijfszekere verbinding met rivier-zee-binnenschepen tot stand te kunnen brengen.

Ter zake wordt het bovenvermeld koninklijk besluit betreffende binnenschepen die ook voor niet internationale zeereizen worden gebruikt, in voege gebracht.

1.4 Veiligheid spoor

1.4.1 Reglementering spoorveiligheid

De Kamer van volksvertegenwoordigers heeft in de maand juli 2006 een wetsontwerp betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen gekregen, ter omzetting van het tweede spoorwegpakket. Dat ontwerp voorziet in een diepgaande hervorming van de regelgeving over de spoorveiligheid.

Ten eerste zorgen de nieuwe bepalingen voor een versterking van de rol van de Staat voor wat de spoorveiligheid betreft. Zo voorzien ze in de instelling van een nationale veiligheidsinstantie die onafhankelijk is van de spoorwegmaatschappijen en de infrastructuurbeheerders. De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen binnen het Directoraat-generaal Vervoer te land is de toekomstige nationale veiligheidsinstantie. Momenteel wordt deze dienst bemand met negentien medewerkers en acht bijkomende personen worden in 2006 en 2007 aangeworven. Het werkingsbudget bedraagt 1.929.000 euro in 2006 en 2.172.000 euro wordt voor 2007 ingeschreven.

Het ontwerp beoogt ook de instelling van een vast onderzoeksorganisme dat onafhankelijk is van de spoorwegmaatschappijen, infrastructuurbeheerders en elke andere partij waarvan de belangen strijdig zouden zijn met zijn opdrachten. De doelstelling ervan bestaat erin de ongevallen en incidenten op het spoorwegennet te onderzoeken om de zwakke punten in de organisatie van de veiligheid te bepalen en oplossingen voor te stellen. Dat organisme wordt bemand met twee onderzoekers en werkt met een budget van 236.000 euro voor 2007.

Un ou plusieurs centres de formation des conducteurs et du personnel de bord seront enfin désignés par un arrêté royal. Ces centres devront fournir des services de formations à toute entreprise qui le demande afin de remplir les conditions de sécurité imposées sur le réseau ferroviaire.

En second lieu, dans cette opération d'«administrativisation» de certaines tâches effectuées actuellement par l'opérateur historique, le rôle des divers acteurs du secteur ferroviaire est clairement établi. Chaque entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire sont rendus entièrement responsables de la sécurité du système qu'ils exploitent.

Troisièmement, la réglementation relative à la sécurité sera rendue, par le projet de loi, plus aisément accessible aux opérateurs. Un cadre réglementaire national sera élaboré suite à une concertation organisée avec les acteurs du terrain. De ce cadre, découleront une série de dispositions, qui permettront l'exécution du projet de loi. Les règles plus particulières seront quant à elles adoptées en exécution de ces dispositions. Toutes les règles nationales seront publiées *in extenso* sur le site du *Moniteur Belge*, seules les règles internes aux entreprises ou les règles dont la divulgation pourrait créer un risque pour la sécurité, feront l'objet d'une diffusion limitée auprès des opérateurs.

Des efforts sont également entrepris afin d'améliorer et d'étendre les dispositions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques. C'est ainsi qu'un projet d'arrêté royal relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel et remplaçant la réglementation actuelle à ce sujet, sera publié en même temps que la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

1.4.2. Transport ferroviaire : formation

Le troisième paquet ferroviaire, qui fait actuellement l'objet de discussions au sein du Parlement européen et du Conseil, comprend une directive en matière de certification des conducteurs de train. Les règles européennes minimales sont rédigées pour l'obtention d'un permis de conduire et une déclaration harmonisée de laquelle il ressort que le conducteur de train dispose de la connaissance technique spécifique exigée. La Belgique est favorable à la fixation de règles communes pour la certification des conducteurs. Ceci promeut en effet l'interopérabilité, veille à un niveau de sécurité élevé et garantit la libre circulation des employés dans le sec-

Een of meerdere opleidingscentra voor de bestuurders en het boordpersoneel zullen worden aangewezen bij koninklijk besluit. Deze centra zullen opleidingsdiensten moeten verlenen aan elk bedrijf dat verzoekt om de veiligheidsvoorwaarden opgelegd aan het spoorwegennet te vervullen.

Ten tweede wordt bij dat «administratief maken» van sommige opdrachten die momenteel door de historische operator worden uitgevoerd de rol van de verschillende partijen van de spoorwegsector duidelijk bepaald. Elke spoorwegmaatschappij en de infrastructuurbeheerder worden volledig aansprakelijk gesteld voor de veiligheid van het systeem dat ze uitbaten.

Ten derde maakt het wetsontwerp de veiligheidsregelgeving toegankelijker voor de operatoren. Een nationaal reglementair kader zal na overleg met de partijen op het terrein worden uitgewerkt. Uit dat kader vloeien dan een aantal bepalingen voort die de uitvoering van het wetsontwerp mogelijk maken. De specifieke regels worden dan in uitvoering van deze bepalingen aangenomen. Alle nationale regels worden in extenso bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. De interne ondernemingsregels waarvan de bekendmaking een veiligheidsrisico zou kunnen veroorzaken, worden enkel bij de operatoren verspreid.

Inspanningen worden ook geleverd om de bepalingen die nodig zijn om de interoperabiliteit van de netwerken te verzekeren, in het bijzonder op het gebied van de harmonisatie van de technische normen te verbeteren en uit te breiden. Zo zal een wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventioneel spoorwegsysteem ter vervanging van huidige regelgeving terzake gelijktijdig met de wet betreffende de exploitatieveiligheid worden bekendgemaakt.

1.4.2 Spoorvervoer: opleiding

Het derde spoorwegpakket, dat momenteel besproken wordt door het Europees Parlement en de Raad, bevat een richtlijn inzake de certificatie van de treinbestuurders. Europese minimumregels worden opgesteld voor het behalen van een rijbewijs en er wordt gewerkt aan een geharmoniseerde verklaring, waaruit blijkt dat de treinbestuurder beschikt over de vereiste specifieke technische kennis. België staat positief ten opzichte van het vaststellen van gemeenschappelijke regels voor de certificatie van bestuurders. Dit bevordert immers de interoperabiliteit, zorgt voor een hoog veiligheidsniveau en garandeert het vrij verkeer van

teur des transports. Le Parlement européen travaille sur un avis en deuxième lecture. Un accord entre le Conseil et le Parlement européen est attendu en 2007.

1.4.3 Représentation d'un marché du transport ferroviaire européen commun

La directive la plus importante dans le troisième paquet ferroviaire veut libéraliser le transport international par rail pour personnes avec cabotage pour 2010. Les ministres des Transports ont atteint un accord à ce sujet le 5 décembre 2005, étant donné qu'il y avait assez de garanties pour le maintien des services publics nationaux par rail. Ceci implique entre autres que le transport transfrontalier est exclu et que l'accès au marché peut être limité ou qu'une compensation peut être demandée si l'équilibre économique du contrat de service public est mis en danger. Le Parlement européen travaille sur un avis en deuxième lecture sur cette opinion commune du Conseil. En 2007, il faudra trouver un compromis entre le Parlement européen et le Conseil. La Belgique insistera sur le fait que ce compromis devra étroitement coïncider avec l'opinion commune du Conseil.

2 Sûreté

2.1 Sûreté du transport routier

2.1.1 Lutte contre la fraude kilométrique

Depuis le 1^{er} septembre 2006, toutes les personnes actives dans le secteur des garages sont légalement tenues d'indiquer les relevés kilométriques de chaque voiture ou utilitaire léger sur lesquels elles effectuent une intervention. Ces relevés sont saisis par le biais du site internet de l'ASNL Car-Pass : www.car-pass.be. À partir du 1^{er} décembre 2006, aucun véhicule d'occasion ne pourra plus être acheté sans Car-Pass. Cette attestation officielle comporte un aperçu chronologique des relevés de kilométrie.

Le Car-Pass est élaboré par l'ASBL Car-Pass. Cette ASBL a été instituée le 8 mars 2006 par FEDERAUTO, FEBIAC et les dix organismes de contrôle agréés. L'ASBL gère une base de données centrale des numéros de châssis et des relevés kilométriques de toutes les voitures personnelles et utilitaires légers immatriculés en Belgique et s'est vu confier une mission légale d'intérêt général en vue de protéger le client et garantir des transactions loyales dans le secteur des véhicules d'occasion.

werknemers in de spoorwegsector. Het Europees Parlement werkt aan een advies in tweede lezing. Een akkoord tussen de Raad en het Europees Parlement wordt verwacht in 2007.

1.4.3 Verwezenlijking van een gemeenschappelijke Europese spoorvervoermarkt.

De belangrijkste richtlijn in het derde spoorwegpakket wil het internationaal vervoer per spoor voor personen, met cabotage liberaliseren tegen 2010. De ministers van Transport hebben hierover op 5 december 2005 een akkoord bereikt, aangezien er voldoende garanties waren voor het behoud van de openbare nationale dienstverlening per spoor. Dit houdt onder meer in dat grensoverschrijdend vervoer uitgesloten wordt en dat de toegang tot de markt beperkt kan worden of dat een compensatie kan gevraagd worden indien het economisch evenwicht van het openbaar dienstcontract in gevaar komt. Het Europees Parlement werkt aan een advies in tweede lezing over dit gemeenschappelijk standpunt van de Raad. In 2007 zal een compromis tussen het Europees Parlement en de Raad moeten worden gevonden. België zal erop aandringen dat dit compromis nauw aansluit bij het gemeenschappelijk standpunt van de Raad.

2 Beveiliging

2.1 Beveiliging wegverkeer

2.1.1 Strijd tegen bedrog met de kilometerstand

Sinds 1 september 2006 is elke persoon actief in de garagesector wettelijk verplicht om de kilometerstanden door te geven van elke auto of lichte bestelwagen waarop hij een interventie doet. Deze standen worden ingevoerd via de website van vzw Car-Pass: www.car-pass.be. Vanaf 1 december 2006 mag geen enkel tweedehandsvoertuig worden verkocht zonder Car-Pass. Dit officiële attest bevat een chronologisch overzicht van de kilometerstanden.

De Car-Pass wordt uitgereikt door de vzw Car-Pass. Deze vzw werd opgericht op 8 maart 2006 door FEDERAUTO, FEBIAC en de tien erkende keuringsinstellingen. De vzw beheert een centrale databank van chassisnummers en kilometerstanden van alle personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen die in België zijn ingeschreven en heeft een wettelijke opdracht van algemeen belang die streeft naar de bescherming van de koper en een eerlijke handel in de sector van de tweedehandsvoertuigen.

Le Car-Pass est délivré automatiquement lors du contrôle occasion. Ce Car-Pass peut également être demandé en ligne sur le site internet www.car-pass.be. Un Car-Pass coûte 6 euros, TVA comprise.

Le contrôle du respect de la loi est assuré par des agents des Affaires économiques.

2.1.2 Traçabilité des véhicules

Afin de mieux assurer la traçabilité des véhicules, tant en vue d'améliorer la lutte contre la criminalité automobile que pour répondre aux exigences européennes en matière d'environnement, le Gouvernement a décidé d'investir dans une source authentique en matière de véhicules. Cette source authentique devra contenir des données sur l'homologation, l'immatriculation, le contrôle technique et la désimmatriculation de chaque véhicule du parc automobile belge. A cet effet, le gouvernement prévoit 6,26 millions d'euros dont 2,4 millions d'euros en 2007. Un projet de loi va également être présenté. Il fixera l'utilisation de la source authentique.

2.2 Sûreté du transport aérien

2.2.1 Contrôle de la sûreté aérienne

La DGTA assure la coordination permanente avec les organisations internationales qui s'occupent également de cette problématique (OACI, CEAC et UE).

La DGTA préside également le Comité national de la sûreté de l'aviation civile qui fait la coordination des mesures de sûreté sur les aéroports belges. Le Comité coordonne les efforts de sécurité à l'aéroport belge.

La sûreté aérienne se situe e. a. dans les domaines suivants : l'élaboration du Plan national de sûreté aérienne, la coordination des inspections de sûreté dans les aéroports, la certification nationale et la formation du personnel aérien de sûreté, l'homologation du matériel de sûreté et la surveillance du respect de ce plan.

En exécution du règlement (CE) n°2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, des mesures de sûreté supplémentaires ont été prises à l'aéroport de Bruxelles-National, pour un total de 66,5 millions d'euros. Les côtés piste et ville de l'aéroport sont strictement séparés. Du côté piste, différentes «zones de sûreté à

De Car-Pass wordt automatisch bij de tweedehandskeuring afgeleverd. Deze Car-Pass kan ook online worden aangevraagd via de website www.car-pass.be. Een Car-Pass kost 6 euro, inclusief BTW.

De controle op de naleving van de wet gebeurt door de ambtenaren van Economische Zaken.

2.1.2 Nasparen van voertuigen

Voor een betere nasporing van voertuigen, zowel om de autocriminaliteit te bestrijden als om aan de Europese milieueisen te beantwoorden heeft de Regering beslist te investeren in een authentieke bron inzake voertuigen. De authentieke bron zal gegevens bevatten over de homologatie, inschrijving, keuring en uitschrijving van elk voertuig van het Belgische wagenpark. De regering voorziet daarvoor 6,26 miljoen euro waarvan 2,4 miljoen euro in 2007. Er zal eveneens een wetsontwerp worden voorgelegd dat het gebruik van de authentieke bron vastlegt.

2.2 Beveiliging van de luchtvaart

2.2.1 Toezicht op de luchtvaartbeveiliging

Het Directoraat-generaal Luchtvaart verzekert de permanente coördinatie met de internationale organisaties die zich ook met deze problematiek bezighouden (ICAO, EU en CEAC).

Het DGLV zit ook het Nationaal veiligheidscomité inzake de burgerluchtvaart voor. Het comité coördineert de veiligheidsinspanningen op de Belgische luchthaven.

Luchtvaartbeveiliging situeert zich o.a. op de volgende domeinen: de uitwerking van het Nationaal Plan Luchtvaartbeveiliging, de coördinatie van de luchthaveninspecties, de nationale certificatie en opleiding van het luchtvaartbeveiligingspersoneel, de homologatie van het beveiligingsmaterieel en het toezicht op de naleving van dit plan.

In uitvoering van verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart worden voor 66,5 miljoen euro bijkomende beveiligingsmaatregelen genomen op de Luchthaven Brussel-Nationaal. De land- en de luchtzijde van de luchthaven zijn strikt gescheiden. Aan de luchtzijde worden verschillende

accès réglementé» ont été instaurées afin de garantir une sécurité encore meilleure de l'aviation civile. Ces zones comprennent notamment toutes les zones de départ des passagers entre les points d'inspection et l'aéronef, les pistes, les zones de tri des bagages, les hangars de fret, les centres postaux et les locaux de nettoyage et de restauration situés «côté piste». Tous les membres du personnel, y compris l'équipage, ainsi que les objets qu'ils transportent subissent une inspection avant d'être autorisés à pénétrer dans les secteurs les plus sensibles des zones de sûreté à accès réglementé.

La Belgique est également favorable à la révision du règlement (CE) n° 2320/2002, selon laquelle les mesures de sûreté ne seraient plus uniquement en vigueur aux aéroports mais également à bord des aéronefs immatriculés dans l'UE.

En novembre 2005, une convention a été signée entre l'État belge, la Région flamande et la Région wallonne portant exécution des missions de sûreté par les Régions en leur qualité d'exploitantes des aéroports publics régionaux et où la Direction générale du Transport aérien joue le rôle d'autorité compétente, au sens du règlement (CE) n° 2320/2002 et remplit ses missions de réglementation, contrôle et certification et approuve les plans de sûreté aéroportuaires.

Dans le cadre de la mission de contrôle de la Direction générale du Transport aérien, le nombre d'audits et d'inspections de sûreté des aéroports seront augmentés. Une attention particulière sera assurée à la sûreté des aéroports régionaux. En outre, les moyens budgétaires nécessaires ont été libérés pour l'embauche de huit inspecteurs supplémentaires et de deux agents de soutien administratif début 2007. Le nombre de membres du personnel du service d'inspection atteindra 21 personnes mi-2007 et aura donc quadruplé par rapport à début 2006. D'autre part, la Direction investit fortement dans l'optimisation de la formation des inspecteurs et dans l'élaboration d'un manuel d'inspection.

En ce qui concerne les règles pour les analyses d'antécédents du personnel de sécurité et de l'aéroport, l'arrêté royal du 3 juin 2005 modifiant l'arrêté royal du 24 mars 2000 en exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité sera modifié. Afin de pouvoir réaliser la prolongation d'un an du délai dans lequel le directeur général de la Direction Générale Transport aérien du Service public fédéral Mobilité et Transports, ou de l'instance

«om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones» ingesteld, teneinde de veiligheid van de burgerluchtvaart nog beter te waarborgen. Dergelijke zones zijn onder meer alle voor het vertrek van passagiers bestemde zones tussen de controleposten en het vliegtuig, het platform, de bagageafhandelingsruimten, de vrachtlloodsen, de postcentra, de schoonmaak- en cateringsruimten aan de luchtzijde. Alle personeelsleden, met inbegrip van de bemanning, en de voorwerpen die zij bij zich dragen, dienen voortaan een beveiligingsonderzoek te ondergaan alvorens zij toegang krijgen tot de meest kwetsbare sectoren van om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones.

België staat ook positief ten opzichte van de herziening van verordening (EG) nr. 2320/2002, waardoor de beveiligingsmaatregelen niet enkel zouden gelden op luchthavens, maar ook aan boord van vliegtuigen die ingeschreven zijn in de EU.

In november 2005 werd een overeenkomst gesloten tussen de Belgische Staat, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest houdende de uitvoering van beveiligingsstaken door de Gewesten in hun hoedanigheid van uitbaters van de gewestelijke openbare luchthavens, waarbij het Directoraat-generaal Luchtvaart fungeert als bevoegde autoriteit in de zin van verordening (EG) nr. 2320/2002 en zijn regelgevende, toezichthoudende en certificerende opdrachten vervult, alsook de luchthavenbeveiligingsplannen goedkeurt.

In het kader van de toezichthoudende opdracht van het Directoraat-generaal Luchtvaart zal het aantal audits en inspecties van de beveiliging op de luchthavens verder opgedreven worden. Bijzondere aandacht zal daarbij uitgaan naar de beveiliging op de regionale luchthavens. Bovendien worden de nodige budgettaire middelen vrijgemaakt voor de aanwerving van acht extra inspecteurs begin 2007 en twee administratief ondersteunende krachten. Het aantal personeelsleden van de dienst inspectie zal hierdoor midden 2007 gestegen zijn tot 21 personen en verviervoudigd zijn in vergelijking met begin 2006. Daarnaast investeert het Directoraat sterk in het optimaliseren van de opleiding van inspecteurs en in de uitwerking van een inspectiemニュアル.

Wat de regels voor het screenen van veiligheids- en ander luchthavenpersoneel betreft zal het koninklijk besluit van 3 juni 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 24 maart 2000 tot uitvoering van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen worden gewijzigd. Om de verlenging met één jaar van de termijn waarbinnen de directeur-generaal van het Directoraat-generaal luchtvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

désignée par ses soins, est mandaté pour donner des avis de sécurité, l'article 8, deuxième alinéa de la loi du 3 mai 2005 portant modification de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sécurité doit être modifié.

Ce délai devrait permettre d'élaborer un projet de loi qui soumettra à un régime spécifique les avis de sécurité concernant les badges d'identification aéroportuaires.

La Belgique est aussi positive face à la révision du règlement 2320/2002/CE relatif à la sûreté de l'aviation, par lequel les mesures de sécurité ne seraient plus uniquement valables dans les aéroports, mais aussi à bord des avions qui sont inscrits dans l'UE.

2.3 Sûreté maritime

2.3.1 Navigation maritime

Protéger la navigation de mer contre les attaques terroristes est un problème qui exige une approche fortement horizontale et multidisciplinaire au-delà des compétences du SPF Mobilité et Transports.

La problématique de la prise de mesures efficaces pour la sécurisation de la chaîne logistique complète est encore à l'étude.

En tout état de cause, lors de l'implémentation de la directive européenne en la matière, la sécurisation de toute l'infrastructure portuaire sera prise en compte. Une approche globale de la gestion de l'accès aux zones à risques, similaire pour les ports et aéroports est envisagée.

Un projet de loi relatif à la sûreté maritime est introduit afin de procurer le fondement juridique nécessaire à la transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'amélioration de la sûreté des ports. Consécutivement, un arrêté royal est adopté afin de régler les modalités d'exécution de cette loi.

Cette loi relative à la sûreté maritime vise la mise en œuvre du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, et la transposition de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

of de door hem aangewezen instantie volgens zijn voorschriften, is gemachtigd veiligheidsadviezen te verstrekken, te kunnen realiseren dient artikel 8, tweede lid van de wet van 3 mei 2005 houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen te worden gewijzigd.

Deze termijn moet toelaten een wetsontwerp uit te werken dat de veiligheidsadviezen inzake luchthaven-identificatiebadges aan een specifiek regime zal onderwerpen.

België staat ook positief tegenover de herziening van verordening 2320/2002/EG, waardoor de beveiligingsmaatregelen niet enkel zouden gelden op luchthavens, maar ook aan boord van vliegtuigen die ingeschreven zijn in de EU.

2.3 Maritieme beveiliging

2.3.1 Zeescheepvaart

Het beveiligen van de zeescheepvaart tegen terroristische aanvallen is een aangelegenheid die een multidisciplinaire en sterk horizontale aanpak vereist die de bevoegdheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer overtreft.

De problematiek rond het nemen van afdoende maatregelen voor het beveiligen van de ganse logistieke keten wordt verder onderzocht.

Alleszins – bij het implementeren van de nieuwe EU-richtlijn ter zake – zal het beveiligen van de hele haveninfrastructuur worden beoogd. Een integrale aanpak inzake toegangsbeheer van de risicovolle zones, dat gelijklopend is voor zeehavens en luchthavens, wordt daarbij in het vooruitzicht gesteld.

Een wetsontwerp betreffende de maritieme beveiliging wordt ingediend om de nodige rechtsgrond te verschaffen voor het omzetten van richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het verhogen van veiligheid van de havens. Aansluitend wordt een koninklijk besluit genomen om de uitvoeringsmodaliteiten van die wet te regelen.

Deze wet betreffende de maritieme beveiliging strekt tot implementatie van verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten en tot omzetting van richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens.

Afin de réaliser une sécurité maximale pour les industries maritimes et portuaires, cette directive introduit des mesures relatives à la sécurité des ports qui sont d'application sur chaque port au sein des frontières fixées par les États membres concernés, mesures grâce auxquelles l'on veille également à ce que la sécurité accrue dans les territoires ayant une activité portuaire bénéficie aux mesures de sûreté prises en raison du Règlement (CE) n°725/2004. Ces mesures doivent être d'application sur tous ces ports dans lesquels une ou plusieurs installations portuaires tombant sous le Règlement (CE) n° 725/2004 sont situées.

Dans chaque port, le gestionnaire du port devra effectuer une évaluation de la sûreté où on prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port. Sur la base des résultats des évaluations de la sûreté effectuées, le gestionnaire du port élaborera un plan de sûreté pour chaque port dont un ensemble de mesures, de procédures et d'actions détaillées sont prévus sur le plan de la sûreté maritime pour chaque niveau de sûreté et pour chaque sous-partie distinguée du port.

Les autorités approuveront les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté portuaire si ceux-ci répondent aux exigences fixées par le Roi, ainsi qu'ils veilleront au respect de la réglementation concernant la sûreté maritime et l'exécution des plans de sûreté.

A ces fins, une autorité nationale de sûreté maritime est créée, ainsi qu'un comité local pour la sûreté maritime dans chaque port.

L'autorité nationale de sûreté maritime se composera de représentants des services publics fédéraux, d'experts en sécurité en générale et dans le domaine nautique en particulier.

Les membres de l'autorité nationale se réunissent en vue de mettre sur pied, notamment sur la base de leur expertise et de leur domaine de compétence, une politique générale uniforme en matière de sûreté des installations portuaires et de rendre une appréciation intégrale sur les plans de sécurité des comités locaux qui leur sont soumis.

Les comités locaux se composent de membres de: la police locale, la police fédérale (police des voies navigables), la douane, la sûreté de l'État, du gestionnaire du port ainsi que de l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

Teneinde maximale veiligheid te realiseren voor maritieme en havenindustrieën voert richtlijn 2005/65/EG maatregelen in betreffende havenveiligheid die van toepassing zijn op elke haven binnen de door de betrokken lidstaten vastgestelde grenzen, waardoor er tevens voor wordt gezorgd dat de verhoogde veiligheid in de gebieden met havenactiviteit ten goede komt aan uit hoofde van verordening (EG) nr. 725/2004 genomen beveiligingsmaatregelen. Deze maatregelen dienen van toepassing te zijn op al die havens waarin een of meer onder verordening (EG) nr. 725/2004 vallende havenfaciliteiten zijn gesitueerd.

In elke haven zal de havenbeheerder een veiligheidsbeoordeling moeten uitvoeren, waarbij naar behoren rekening gehouden wordt met de specificiteiten van de verschillende delen van de haven alsmede met de naburige gebieden daarvan indien deze van invloed zijn op de veiligheid in de haven. Op basis van de bevindingen van de uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen zal voor elke haven een beveiligingsplan opgesteld worden door de havenbeheerder, waarbij een geheel van gedetailleerde maatregelen, procedures en acties voorzien worden op het gebied van maritieme beveiliging per beveiligingsniveau en per onderscheiden subgebied in de haven.

De overheid zal de veiligheidsbeoordelingen en de beveiligingsplannen goedkeuren indien deze voldoen aan de door de Koning ter zake bepaalde eisen, alsook toezicht houden op de naleving van de regelgeving betreffende maritieme beveiliging en de uitvoering van de beveiligingsplannen.

Hiertoe wordt een nationale autoriteit voor maritieme beveiliging opgericht, alsook een lokaal comité voor maritieme beveiliging per haven.

De nationale autoriteit voor maritieme beveiliging zal worden samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale overheidsdiensten, experts in het veiligheidsdomein in het algemeen en in het nautische domein in het bijzonder.

De leden van de nationale autoriteit komen samen om onder meer vanuit hun expertise en bevoegdheidsdomein een uniform algemeen beleid inzake beveiliging van de havenfaciliteiten uit te werken en een integraal oordeel te vellen over de door de lokale comités voorgedragen veiligheidsplannen.

De lokale comités zijn samengesteld uit leden van de lokale politie, de Federale Politie (scheepvaartpolitie), de douane, de staatsveiligheid, de havenbeheerder als ook de havenbeveiligingsfunctionaris.

Les membres des comités locaux se réunissent afin de rendre un avis sur les plans de sûreté des installations portuaires qui leur sont soumis.

Les membres de cette structure sont déjà présents et actifs dans des domaines de sécurité et exercent déjà plusieurs de ces missions dans le cadre de l'arrêté royal du 15 juin 2004 établissant un comité fédéral et des comités locaux pour la sûreté des installations portuaires.

Vu que les activités décrites pour les autorités font partie intégrante de leurs missions, aucune embauche supplémentaire ne sera réalisée et aucun financement supplémentaire n'est prévu.

2.3.2 Sûreté navigation intérieure

Au sein de la Commission centrale pour la navigation rhénane (CCNR), la nécessité et la prise des mesures pour la prévention des attaques terroristes sont examinées. La Belgique défend ici aussi le point de vue que la sûreté concerne la totalité de la chaîne logistique et ne passe pas par des mesures isolées dont l'efficacité au regard de l'objectif est insuffisante.

Lors du traitement de ce thème à la CCNR, la Belgique cadre maintenant les mesures de sûreté de la navigation fluviale dans le débat autour de la proposition d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à une meilleure sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Ainsi, la problématique est intégrée dans l'ensemble de la chaîne logistique.

2.4 Sûreté ferroviaire

2.4.1 Renforcement de la sécurité des voyageurs

Partant de la nécessité d'améliorer la sécurité dans les chemins de fer, non seulement au niveau de l'exploitation, mais également à celui des personnes dans les gares et dans les trains, le Gouvernement a décidé de répondre à la criminalité croissante liée notamment à la non-détention de titre de transport.

Parmi les mesures qui ont été mises en œuvre et adaptées aux nouvelles structures de la SNCB, figure l'extension du service de gardiennage, agissant en parfaite collaboration avec les services de police. Le service d'inspection, SECURAIL, a obtenu des pouvoirs d'intervention plus grands que prévus initialement. Son personnel a été étendu à 365 équivalents temps-plein, donc 50 travailleurs temps-plein de plus lors du dernier

De leden van de lokale comités komen samen om een advies te verlenen over de hen voorgelegde beveiligingsplannen voor de havenfaciliteiten.

De leden van deze structuur zijn reeds aanwezig en werkzaam in veiligheidsmateries en oefenen reeds een aantal van deze taken uit in het kader van het koninklijk besluit van 15 juni 2004 tot oprichting van een Federaal comité en lokale comités voor de beveiliging van de havenfaciliteiten.

Gelet op het feit dat de activiteiten omschreven voor de autoriteiten inherent deel uitmaken van hun taken, dienen er geen bijkomende aanwervingen te gebeuren en worden er geen extra werkmiddelen voorzien.

2.3.2 Beveiliging binnenvaart

In de schoot van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt de noodzaak en het nemen van maatregelen ter voorkoming van terroristische aanvallen onderzocht. België neemt hier ook het standpunt in dat de gehele logistieke keten moet worden beveiligd en dat geïsoleerde maatregelen onvoldoende zijn om de doelstelling te bereiken.

Bij het behandelen van dit thema bij de CCR kadert België nu de maatregelen ter beveiliging van de binnenvaart in het debat rond het voorstel voor een verordening van het Europees parlement en de Raad betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingsketen. Op deze manier wordt de problematiek geïntegreerd in de gehele logistieke keten.

2.4 Beveiliging spoor

2.4.1 Verbeteren van de veiligheid van reizigers

Vertrekkend van de noodzaak om de veiligheid bij de spoorwegen te verbeteren, niet alleen op het vlak van de exploitatie, maar ook op dat van de personen in de stations en op de treinen, heeft de regering beslist een antwoord te zoeken op de groeiende criminaliteit vooral met betrekking tot het zwartrijden.

Tot de maatregelen die werden genomen en aan de nieuwe structuren van de NMBS werden aangepast, behoort o.a. de uitbreiding van de bewakingsdienst, die in perfecte harmonie met de politiediensten moet handelen. De inspectiedienst, SECURAIL, heeft grotere tussenkomstbevoegdheid gekregen dan wat oorspronkelijk voorzien was. Zijn personeel werd het laatste kwartaal van 2006 tot 365 voltijdse werknemers uitgebreid,

trimestre 2006, ce qui fait augmenter le budget sur base annuelle à 11.000.000 d'euros pour plus de sécurité et de surveillance des stations.

Les contrats de gestion, conclus avec chaque entité du groupe SNCB et qui prévoient notamment le renforcement des contrôles à quai et dans les gares avec la possibilité d'interdire temporairement d'utiliser le train appartiennent également à ces mesures qui doivent être prises.

2.4.2 Sûreté du rail

L'examen de la nécessité et la prise des mesures pour la prévention des attaques terroristes seront réalisés par les différents acteurs, sous la coordination du ministre de la Mobilité. La Belgique défend ici aussi le point de vue que la sûreté concerne la totalité de la chaîne logistique et ne passe pas par des mesures isolées dont l'efficacité au regard de l'objectif est insuffisante.

Le Comité fédéral pour la sûreté du transport ferroviaire créé par l'arrêté royal du 26 janvier 2006 a pour mission de proposer au Gouvernement une politique générale en la matière. Il a procédé à une étude de risque destinée à déterminer la vulnérabilité du transport ferroviaire au sens large.

Sur cette base, il proposera des critères permettant au ministre de la Mobilité d'établir des normes à respecter afin de prévenir et décourager les actes de terrorisme dirigés contre le transport ferroviaire.

Avec la collaboration active de la SNCB Holding, il est assisté par une commission d'experts rassemblant les acteurs du terrain tels les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les exploitants de terminaux multimodaux.

Une étude va encore être entamée en 2006 par le SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec la police ferroviaire et la SNCB Holding, en matière de mise en concordance des diverses actions et procédures de sûreté. Ceci constituera la base du plan d'action tel que prévu dans l'arrêté royal du 26 janvier 2006.

dus vermeerderd met 50 voltijdse werknemers, waardoor het budget op jaarbasis stijgt tot 11.000.000 euro voor meer veiligheid en bewaking van stations.

De beheerscontracten, die met elke afdeling van de NMBS-groep werden afgesloten en die voorzien met name de versterking van de controles op de perrons en in de stations met de mogelijkheid de toegang tot de treinen tijdelijk te verbieden, behoren eveneens toe tot de maatregelen die genomen moeten worden.

2.4.2 Beveiliging spoor

Het onderzoek van de noodzaak en het treffen van de maatregelen ter voorkoming van terroristische aanvallen zullen door de verschillende actoren worden uitgevoerd, onder de coördinatie van de minister van Mobiliteit. België neemt hier ook het standpunt in dat de gehele logistieke keten moet worden beveiligd en dat geïsoleerde maatregelen onvoldoende zijn om de doelstelling te bereiken.

Het Federaal Comité voor de beveiliging van het spoor, opgericht door het koninklijk besluit van 26 januari 2006, heeft tot taak aan de Regering een algemene politiek in het genoemde domein voor te stellen. Het heeft een risicostudie uitgevoerd bedoeld om de kwetsbaarheid van het spoorvervoer in de ruime zin te onderzoeken.

Op deze basis, zal het criteria voorstellen die de minister van Mobiliteit toelaten om de na te leven normen vast te leggen ten einde daden van terrorisme, gericht tegen het spoorvervoer, te voorkomen en te ontmoedigen.

Met actieve medewerking van de NMBS-Holding wordt dit Comité bijgestaan door een expertengroep samengesteld uit alle betrokken partijen zoals de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en de uitbaters van multi-modale terminals.

In 2006 zal nog een studie inzake de afstemming van de verschillende beveiligingsacties- en procedures worden aangevat door de FOD Mobiliteit en Vervoer in samenwerking met de spoorwepolitie en de NMBS Holding. Dit zal de basis vormen van het actieplan zoals voorzien in het koninklijk besluit van 26 januari 2006.

3 Mobilité durable

3.1 Le principe STOP

L'application du principe STOP signifie que la priorité est donnée à l'utilisation des moyens de transport les moins polluants et les mieux adaptés. C'est pourquoi le gouvernement fédéral prendra diverses mesures destinées à améliorer, dans cet ordre chronologique, la sécurité et le confort de la marche à pied, du vélo, des transports en commun et du transport personnel. Le plan STOP donne la priorité la tâche de sensibilisation du gouvernement fédéral. Le principe STOP sert de point de départ au Plan National de Mobilité Durable.

En vue de l'exécution du principe STOP, d'autres mesures et campagnes de sensibilisation ont été et sont élaborées afin de favoriser la marche à pied et le cyclisme, tant sur le plan récréatif que fonctionnel.

Le projet Plan global Vélo complète l'élément du cyclisme : il fait fonction de source pour une constitution d'opinion ultérieure et pour l'élaboration de diverses mesures.

L'INS constate sur la base de chiffres de 1999 que presque la moitié de tous les déplacements en voiture concerne des distances de moins de 5 km. Si l'on en conclut que le vélo est tout à fait adapté pour ces courtes distances, il y a encore un grand potentiel de croissance dans l'utilisation du vélo.

Les transports en commun continueront à être promus par le biais de campagnes telles que la journée TTB et la Semaine de la Mobilité, la gratuité des déplacements domicile-travail en exécution du concept de mobilité de base, la promotion du confort repris dans le contrat de gestion et l'extension de l'offre ferroviaire, entre autres, grâce au projet RER.

Les chiffres de l'INS provenant de sources SNCB montrent annuellement une augmentation constante du nombre de passagers transportés par le rail et du nombre de kilomètres parcourus. Ainsi, le nombre de passagers transportés en 2005 a augmenté d'un petit 30% par rapport à l'an 2000 et le nombre de kilomètres parcourus de 20% par rapport à 2000.

L'usage consciencieux de la voiture est mis en valeur dans la campagne rouler plus sobrement et les incitants fiscaux pour des voitures efficaces sont pris.

3 Duurzame mobiliteit

3.1 Het STOP principe

Toepassing van het STOP principe betekent dat er uitgegaan wordt van het prioritair gebruik van de minst vervuilende en best aangepaste vervoermiddelen. Daarom neemt de federale overheid verschillende maatregelen om de veiligheid en het comfort van het Stappen, het Trappen, het Openbaar Vervoer en de personenwagens, in die volgorde, te verbeteren. In de STOP-aanpak staat de aandacht voor de sensibiliserende taak van de federale overheid centraal. Het STOP-principe wordt als uitgangspunt genomen voor het Nationaal Plan voor Duurzame Mobiliteit.

Ter uitvoering van het STOP principe werden en worden maatregelen en sensibilisatie uitgewerkt die het Stappen en het Trappen, zowel recreatief als functioneel bevorderen.

Het ontwerp Totaalplan Fiets geeft invulling aan het element Trappen: het fungeert als bron voor verdere visievorming en voor het uitwerken van diverse maatregelen

Het NIS stelt op basis van cijfers uit 1999 vast dat bijna de helft van alle verplaatsingen per auto betrekking heeft op afstanden van minder dan 5 km. Ervan uitgaand dat de fiets zeer geschikt is voor deze kortere afstanden, zit er nog veel groeipotentieel in het fietsgebruik.

Het openbaar vervoer zal verder gestimuleerd worden door campagnes zoals TTB en de Week van Vervoering, het gratis-woonwerkverkeer als uitvoering van het concept basismobiliteit, de bevordering van het comfort opgenomen in het beheerscontract en de uitbreiding van het treinaanbod onder meer met het GEN-project.

De NIS-cijfers afkomstig uit NMBS-bronnen tonen jaarlijks een gestage stijging van het aantal met de trein vervoerde reizigers en van het aantal afgelegde reizigerskilometers. Zo is het aantal vervoerde reizigers in 2005 met een kleine 30 % toegenomen tegenover 2000 en het aantal afgelegde reizigerskilometers in 2005 met 20 % tegenover 2000.

Het zorgvuldig gebruik van personenwagens wordt benadrukt in de campagne 'zuiniger rijden' aan de hand van de fiscale prikkels voor efficiënte wagens worden genomen.

3.2 Mesures en faveur des cyclistes

Conformément aux mesures de stimulation d'une mobilité durable telles que prévues dans l'accord du gouvernement fédéral, une première série de mesures en faveur des cyclistes a été implémentée dans un arrêté royal. Les mesures cyclistes ont entre autres pour objet l'affinement de certaines définitions, la signalisation, l'éclairage des vélos, les remorques et les passagers de vélos.

3.3 Semaine de la Mobilité et Journée Train-Tram-Bus

Après évaluation des expériences de la Semaine de la Mobilité et la journée TTB 2005, une stratégie a été élaborée pour l'approche fédérale de cette semaine de campagne en 2006. L'organisation du TTB a été reprise dans le contrat de gestion actuel de la SNCB. L'on étudie en outre la contribution que le niveau fédéral peut apporter pour la Semaine de l'Usager faible. Pour la première fois, la journée TTB 2006 a été précédée par la Nuit des Transports en commun, lors de laquelle des événements musicaux ont été organisés dans et autour de quatre grandes stations.

Selon les premiers calculs, il y a eu 18.144 tickets TTB vendus au total en 2006, notamment 17.401 TTB nationaux et 743 TTB Belux.

Lors de la Nuit des Transports en commun, les chiffres de visiteurs suivants ont été enregistrés : 2.800 à Anvers-Central ; 750 à Bruges ; 1.000 à Bruxelles-Central.

L'approche poursuivra une collaboration avec les régions, afin d'harmoniser les différentes campagnes.

3.4 Diagnostic trafic domicile-travail

En 2006, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail en Belgique ont été passés à la loupe pour la première fois. Le rapport donne un aperçu et effectue une analyse des déplacements domicile-travail de toutes les entreprises comptant plus de 100 employés et au sein de cette catégorie, également de chaque unité d'implantation comptant en moyenne plus de 30 travailleurs. Au total, 8.611 entreprises et services publics ont été interrogées.

Le transport domicile-travail reste notre premier motif de déplacement et doit donc obtenir une attention

3.2 Fietsvriendelijke maatregelen

Conform de maatregelen van duurzame mobiliteit zoals voorzien in het federale regeerakkoord werd een eerste reeks fietsvriendelijke maatregelen geïmplementeerd door middel van een koninklijk besluit. De fietsmaatregelen hebben o.m. betrekking op de verfijning van een aantal definities, de verkeerssignalisatie, fietsverlichting, aanhangwagens en fietspassagiers.

3.3 Week van Vervoering en Trein-Tram-Bus

Na evaluatie van de ervaringen met de Week van Vervoering en de TTB-dag 2005, werd een strategie uitgewerkt voor de federale aanpak van deze campagne-week in 2006. Het organiseren van TTB werd opgenomen in het actuele beheerscontract van de NMBS. Er wordt ook nagegaan welke bijdrage het federale niveau kan leveren in de Week van de Zachte Weggebruiker. TTB-dag in 2006 werd voor de eerste keer voorafgegaan door de Nacht van het Openbaar Vervoer, waarbij in en om vier grote stations nachtelijke muzikoptredens georganiseerd werden.

Volgens de eerste berekeningen werden er in 2006 in totaal 18.144 TTB-biljetten verkocht, namelijk 17.401 TTB Nationaal en 743 TTB Belux.

Tijdens de Nacht van het Openbaar Vervoer werden volgende bezoekersaantallen geregistreerd: 2.800 in Antwerpen-Centraal; 750 in Brugge en 1.000 in Brussel-Centraal.

Er wordt bij de aanpak gestreefd naar een samenwerking met de gewesten, zodat de campagnes op elkaar zijn afgestemd.

3.4 Diagnostiek woon-werkverkeer

In 2006 werd het Belgisch woon-werkverkeer voor het eerst in kaart gebracht. Het rapport geeft een overzicht en maakt een analyse van de woon-werkverplaatsingen van alle bedrijven met meer dan 100 werknemers, en binnen die categorie ook van elke vestigingseenheid met meer dan 30 werknemers. In totaal werden 8611 bedrijven en openbare diensten bevraagd.

Het woon-werkverkeer blijft ons belangrijkste verplaatsingsmotief en moet dan ook bijzondere aan-

particulière dans la politique de Mobilité. Il ressort de la version provisoire du rapport que 67,2% des employés utilisent la voiture pour leurs déplacements entre la maison et de travail. 5,1% fait du carsharing, 9% prend le train et 5,3% prend le bus, le métro ou le tram. 0,8% de tous les déplacements entre le domicile et le lieu de travail se fait par transport privé collectif organisé par l'employeur. 6,4% utilise le vélo, 2,1% va à pied au travail et 2,1% encore utilise un cyclomoteur.

L'enquête démontre que beaucoup d'entreprises et institutions ont déjà pris des mesures pour faire pencher les déplacements domicile-travail de leurs employés dans la direction d'une Mobilité plus durable. D'ailleurs, nous pouvons constater qu'aux endroits où une politique de Mobilité active est menée, cela ne reste pas sans résultat.

Il faut tout de même encore souligner qu'encore beaucoup trop d'entreprises et institutions ne mènent pas de réelle politique de Mobilité. Avec une moyenne de 72,3% d'utilisateurs de la voiture, il y a encore beaucoup de travail à fournir. Le diagnostic du trafic domicile-maison est un instrument utile à cet effet. Ce document sert de base pour les concertations entre les partenaires sociaux dans les entreprises. L'utilisation de la banque de données trafic domicile-travail ainsi que les résultats de ces concertations sociales seront évalués.

3.5 Approche des nuisances sonores Bruxelles-National

Dans le cadre de la gestion durable de l'aéroport de Bruxelles-National, l'approche fédérale des nuisances sonores du trafic aérien de et vers Bruxelles-National sera poursuivie.

Un projet de loi est actuellement en examen en commission de la Chambre des représentants. Ce projet tend à fixer un cadre pour l'élaboration des procédures de vol et sur la base de laquelle, un accord de coopération avec les régions pourra être adopté. L'accord de coopération est présenté pour discussion au Comité de concertation. L'accord permettra la mise en place d'un institut indépendant de gestion des nuisances sonores qui proposera aux gouvernements un plan d'action pour l'aéroport sur une période de vingt ans. Ce plan devrait régler les questions relatives notamment à l'utilisation préférentielle des pistes et des routes aériennes, à l'aménagement du territoire et à l'isolation des habitations.

dacht krijgen binnen het mobiliteitsbeleid. Uit de voorlopige versie van het rapport blijkt dat 67,2 % van de werknemers de auto gebruikt voor de verplaatsing van en naar het werk. 5,1 % doet aan carpooling, 9 % neemt de trein en 5,3 % gebruikt bus, metro of tram. 0,8 % van alle woon-werkverplaatsingen wordt via collectief privévervoer door de werkgever georganiseerd. 6,4 % gebruikt de fiets, 2,1 % gaat te voet naar het werk en nog eens 2,1 % gebruikt de bromfiets.

Het onderzoek geeft aan dat reeds heel wat bedrijven en instellingen maatregelen hebben genomen om de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers om te buigen in de richting van een meer duurzame mobiliteit. We kunnen trouwens vaststellen dat waar er een actief mobiliteitsbeleid wordt gevoerd, dit niet zonder resultaat blijft.

Toch moet worden benadrukt dat nog veel te veel bedrijven en instellingen geen echte mobiliteitspolitiek voeren. Met een gemiddelde van 72,3 % autogebruikers is er nog veel werk aan de winkel. De diagnostiek van het woon-werkverkeer is hierin een nuttig instrument. Dit document dient nu als basis voor overleg tussen de sociale partners in de bedrijven. Het gebruik van de databank woon-werkverkeer alsook de resultaten van dit sociaal overleg zullen worden geëvalueerd.

3.5 Aanpak geluidshinder Brussel-Nationaal

In het kader van het duurzaam beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal, zal de federale aanpak van de geluidshinder van vliegbewegingen van en naar Brussel-Nationaal verdergezet worden.

Een wetsontwerp wordt momenteel in de commissie van de Kamer van volksvertegenwoordigers onderzocht. Dit ontwerp bepaalt een kader voor de uitwerking van de vliegprocedures op basis waarvan een samenwerkingsakkoord met de betrokken gewesten kan worden aangenomen. Het samenwerkingsakkoord is ter bespreking voorgelegd aan het overlegcomité. Het akkoord zal de oprichting van een onafhankelijk instituut voor het beheer van de geluidshinder mogelijk maken. Dit instituut zal een actieplan voor de luchthaven op een periode van twintig jaar aan de regeringen voorstellen. Dit plan zou met name kwesties inzake het preferentiële luchtroute- en baangebruik, de ruimtelijke ordening en de isolatie van de woningen moeten regelen.

3.6 Promotion de la navigation intérieure

Au niveau international et européen, le gouvernement fédéral a exprimé clairement et formellement son soutien au programme NAIADES de la Commission européenne promouvant la navigation fluviale. Le Programme d'action «NAIADES» est valable pour 2006-2013 et comprend des mesures dans cinq domaines stratégiques pour la navigation fluviale : marché, flotte, emploi et compétences, image et infrastructure. Les mesures sont clôturées par un certain nombre de considérations sur une structure organisationnelle adaptée.

Un dossier important qui répond directement à ce programme concerne l'exonération fiscale de l'impôt sur les plus-values réalisées sur les bateaux fluviaux destinés à la navigation commerciale. Grâce à cette mesure, le gouvernement veut donner plus d'espace financier au secteur, composé principalement de petites entreprises, afin de moderniser la flotte. En y couplant en outre des conditions écologiques, la mesure contribue également à une amélioration des prestations écologiques du transport fluvial. Un projet de loi jouit déjà d'un accord de principe et un projet d'arrêté royal fixant les normes écologiques a été élaboré. Le dossier a été notifié à la Commission européenne. Sur une base annuelle, 2.000.000 EUR sont attribués potentiellement de cette façon en soutien direct au secteur.

Une deuxième initiative concerne la révision de l'accord de coopération, conclu entre l'État fédéral et les Régions, concernant l'exécution de la politique européenne de capacité, constituant actuellement le sujet du Règlement 718/99 du Conseil de l'Europe du 29 mars 1999 concernant la politique à l'égard de la capacité des flottes de navigation intérieure communautaires. Ce règlement offre également l'espace pour prendre des mesures incitantes, par exemple au niveau de la formation, de l'éducation, de la rénovation scientifique, etc.

3.7 Aspects environnementaux de la navigation fluviale

En 2006 et 2007, l'on va poursuivre le travail concernant l'introduction de la Convention de Strasbourg relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets en navigation rhénane et intérieure. La procédure de ratification proprement dite sera encore introduite dans le courant de l'année 2006 auprès des différents parlements et la négociation sur l'accord de coopération, dans lequel sont fixés les accords entre les autorités fédérales

3.6 Bevorderen van de binnenvaart

De federale regering heeft op internationaal en Europees vlak duidelijk en uitdrukkelijk zijn steun uitgesproken voor het NAIADES-programma van de Europese Commissie ter bevordering van de binnenvaart. Het Actieprogramma «NAIADES» is geldig voor 2006-2013 en bevat maatregelen in vijf voor de binnenvaart strategische domeinen: markt, vloot, werkgelegenheid en vaardigheden, imago en infrastructuur. De maatregelen worden afgerond door een aantal beschouwingen over een gepaste organisatorische structuur.

Een belangrijk dossier dat direct inspeelt op dit programma betreft de vrijstelling van belasting op gerealiseerde meerwaarden op binnenschepen bestemd voor de commerciële vaart. Met die maatregel wil de regering de sector, die overwegend uit kleine ondernemingen bestaat, meer financiële ruimte geven om de vloot te moderniseren. Door er bovendien ecologische voorwaarden aan te koppelen draagt de maatregel eveneens bij tot een verbetering van de ecologische prestaties van de binnenvaart. Een wetsontwerp is reeds principieel goedgekeurd en een ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de ecologische normen is uitgewerkt. Het dossier is genotificeerd aan de Europese Commissie. Op jaarbasis wordt op deze manier potentieel 2.000.000 EUR rechtstreekse steun aan de sector verleend.

Een tweede initiatief betreft de herziening van het samenwerkingsakkoord, gesloten tussen de federale staat en de Gewesten, met betrekking tot de uitvoering van het Europees capaciteitsbeleid, momenteel het onderwerp van Verordening 718/99 van de Europese Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloten. Deze verordening biedt eveneens ruimte tot het treffen van stimulerende maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van opleiding, vorming, technologische vernieuwing, enz.

3.7 Milieuaspecten Binnenvaart

In 2006 en 2007 zal verder gewerkt worden aan de invoering van het Verdrag van Straatsburg inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart. De eigenlijke ratificatieprocedure zal nog in de loop van 2006 worden ingeleid bij de verschillende parlementen en de onderhandeling over het samenwerkingsakkoord waarin de afspraken tussen de federale overheid en de Gewesten met betrekking tot

les et les Régions relatifs à l'exécution de cette convention, sera parachevée pour la fin 2006.

L'on va poursuivre la collaboration aux travaux préparatoires au niveau international visant à atteindre, fin 2007, une exécution effective de la Convention.

La Belgique veut également analyser d'autres mesures promouvant les prestations environnementales de la navigation fluviale. Dans le cadre des discussions sur le projet de loi en matière d'exonération fiscale de plus-values, il a été décidé de composer un groupe de travail ad hoc qui, en collaboration avec le ministre fédéral de l'Environnement, analysera les autres initiatives concrètes potentielles.

3.8 L'environnement marin

La combinaison de la compétence de l'environnement marin avec les compétences de navigation et de mobilité maritime a mené à une position belge intégrée très poussée dans les dossiers européens de stratégie maritime et de stratégie pour l'environnement marin. Ces deux stratégies détermineront la vision pour les décennies à venir. Sur la base de notre expérience, notre objectif est donc d'y apporter un accent belge et c'est déjà en majeure partie un fait. Notre députation ministérielle à la Conférence sur la Mer du Nord en mai 2006 à Göteborg sur ce thème en constituait une étape.

En outre, la Belgique est le premier pays européen dans lequel l'aménagement du territoire sur mer est déjà en cours d'exécution. Ceci nous apporte une énorme avance au niveau de l'expertise et de la crédibilité. Les différentes zones en mer délimitées grâce à leurs fonctions respectives continuent à être intensément suivies. Dans le cadre de l'UNESCO, la Belgique est mise en avant en tant qu'exemple. L'exécution durable a commencé avec l'extraction de sable provenant d'une décharge de dragage. L'offshore, où le deuxième projet a récemment reçu une concession et où un troisième projet de concession est en cours, exige un soutien informatif solide envers le grand public. Une équipe spécialisée a été interpellée à ce propos. Les forces seront encore améliorées par une collaboration avec des exploitants offshore pour cette communication. Un budget de 152.000 euros est prévu à cet effet. L'on va fortement porter l'attention sur la poursuite du suivi d'accords volontaires conclus avec tous les utilisateurs récréatifs de la mer dans le cadre de la protection de la réserve marine «Baai van Heist» et de la conservation des oiseaux sauvages et des habitats naturels. La désignation de ces territoires aviaires et d'habitats a été notifiée

de l'uitvoering van dit verdrag worden vastgelegd, zal voor eind 2006 worden voltooid

Er zal verder worden meegewerkt aan de voorbereidingswerkzaamheden op internationaal vlak, die er op gericht zijn eind 2007 tot een effectieve uitvoering van het Verdrag te komen.

België wil ook nog andere maatregelen onderzoeken ter bevordering van de milieuprestaties van de binnenvaart. In het kader van de besprekingen over het wetsontwerp inzake de fiscale vrijstelling van meerwaarden is besloten een ad-hoc werkgroep samen te stellen die, in samenwerking met de federale minister van leefmilieu, zal onderzoeken welke andere concrete initiatieven mogelijk zijn.

3.8 Het mariene milieu

De combinatie van de bevoegdheid marien milieu met de bevoegdheden scheepvaart en maritieme mobiliteit heeft tot een verregaand geïntegreerde Belgische positie in de Europese dossiers maritieme strategie en de strategie voor het mariene milieu geleid. Beide zullen de visie bepalen voor de komende decennia. Het is dan ook onze doelstelling om gebaseerd op onze ervaring hierin een Belgisch accent te leggen, en dit is al grotendeels een feit. Onze ministeriële afvaardiging op de Noordzeeconferentie in mei 2006 te Göteborg over deze thema's was in deze een mijlpaal.

België is daarenboven het eerste EU land waar de ruimtelijke ordening op zee al in uitvoering is gebracht. Dit geeft ons een enorme voorsprong op het vlak van expertise en geloofwaardigheid. De verschillende zones in zee afgebakend met hun respectieve functies worden verder intensief opgevolgd. Binnen het kader van de UNESCO wordt België als voorbeeld naar voren geschoven. De duurzame uitvoering is gestart met het winnen van zand afkomstig van een baggerstort. De offshore, waar het tweede project recent een concessie gekregen heeft en waar voor een derde project de concessieaanvraag lopende is, vereist een gedegen informatieondersteuning naar het grote publiek toe. Een gespecialiseerd team werd hiervoor aangesproken. De krachten worden voor deze communicatie nog versterkt door samenwerking met de offshore exploitanten. Een budget van 152.000 euro is hiervoor voorzien. Veel aandacht zal gaan naar de verdere opvolging van vrijwillige afspraken afgesloten met alle recreatieve gebruikers van de zee in het kader van de bescherming van het zee-reservaat 'Baai van Heist' en de vogel en habitatgebieden. De aanduiding van deze vogel- en habitatgebieden werden aan de Europese Commissie

à la Commission européenne. Pour la «Vlakte van de Raan», des concertations étroites ont lieu avec les Pays-Bas. Evidemment, l'on continue à travailler au contenu planifié avec, entre autres, la création de zones de protection des épaves à grande valeur archéologique.

La mise en œuvre des conventions internationales qui concernent la prévention de la pollution marine est aussi primordiale. Les procédures de ratification de ces traités seront entamées en priorité. L'objectif est d'obtenir rapidement le quorum de ratification exigé.

L'élimination de l'utilisation de peintures antisalissures au TBT pour la protection des carcasses de navires constitue l'effet le plus important sur l'environnement marin.

C'est pourquoi la ratification de la Convention TBT constitue la priorité absolue et qu'un projet de loi a été introduit à cet effet.

En exécution de la directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, le principe de base du pollueur payeur de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique est étendu à tous les exploitants qui exercent une activité économique dans le milieu marin ou ayant des conséquences sur celui-ci. Dorénavant, ce sont donc tous les exploitants actifs en Mer du Nord qui sont visés et pas uniquement les propriétaires des navires. En responsabilisant financièrement les exploitants dont les activités ont causé un dommage environnemental ou un risque immédiat de dommage environnemental, ils sont incités à prendre des mesures et développer des pratiques pour réduire au maximum les risques de dommage environnemental. Au travers d'un ensemble de mesures de prévention, confinement et réparation du dommage environnemental, la prévention et la réparation des dommages environnementaux sont réalisées à un prix raisonnable pour la collectivité.

Dans le cadre de techniques complémentaires de contrôle de l'air, des hélicoptères sont à présent aussi utilisés. Des moyens supplémentaires à concurrence de 100.000 euros sont dégagés à cet effet.

La directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions sera appliquée.

genotificeerd. Voor de Vlakte van de Raan is er nauw overleg met Nederland. Uiteraard wordt verder gewerkt aan de geplande invulling met ondermeer het instellen van zones ter bescherming van wrakken met een belangrijke archeologische waarde.

Ook is de inwerkingtreding van de internationale overeenkomsten betreffende het voorkomen van mariene pollutie een prioritaire aangelegenheid. Het ratificeren van deze verdragen zal voorrang krijgen. De bedoeling is zo vlug mogelijk het vereiste ratificatiequorum te bereiken.

Naar effect voor het mariene milieu toe is het elimineren van het gebruik van TBT bevattende aangroeiwerende verven voor het beschermen van de scheepsrompen het meest prangende.

Daarom wordt het ratificeren van het TBT-verdrag als eerste prioriteit aangepakt en wordt daartoe een wetsontwerp ingediend.

In uitvoering van richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade wordt het basisbeginsel dat de vervuiler betaalt van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder rechtsbevoegdheid van België uitgebreid naar alle exploitanten die een economische activiteit verrichten in of met gevolgen voor het mariene milieu. Voortaan worden dus alle exploitanten actief in de Noordzee gevat en niet enkel de scheepseigenaars. Door exploitanten wiens activiteiten milieuschade of een onmiddellijk gevaar voor milieuschade hebben veroorzaakt financieel aansprakelijk te stellen, worden zij ertoe aangespoord maatregelen te treffen en praktijken te ontwikkelen om het risico van milieuschade zo klein mogelijk te houden. Door een geheel van preventieve maatregelen, inperkings- en herstelmaatregelen, wordt het voorkomen en herstellen van milieuschade tegen een redelijke kostprijs voor de samenleving bewerkstelligd.

In het kader van de complementaire luchttoezichts-technieken, worden nu ook helikopters ingezet. Extra middelen ter bedrage van 100.000 euro worden hiervoor ingezet.

De richtlijn 2005/35/EG inzake verontreiniging door schepen en de invoering van sancties voor inbreuken zal worden geïmplementeerd.

Deux projets de loi en la matière ont déjà été présentés au gouvernement et approuvés le 14 juillet 2006.

Le premier but est la concordance entre la convention MARPOL et l'annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (ci-après MARPOL 73/78).

L'annexe VI de MARPOL 73/78 a été adoptée avec un Protocole de 1997. La loi du 15 juin 2004 portant assentiment au Protocole de 1997, modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et à l'annexe, faits à Londres le 26 septembre 1997, a été publiée au *Moniteur belge* du 19 avril 2006.

Divers scénarios opérationnels ont été rédigés afin de pouvoir engager efficacement le matériel de lutte contre la pollution en cas de catastrophes ou incidents. Cette attention reste maintenue, ainsi que l'optimisation du matériel et des porteurs pour engager le matériel.

Avec le rejet sur les rives que petits cétacés et cette année d'une baleine, il a été démontré que l'application se déroule de manière fluide. Un panneau d'information au public a été installé pour la baleine. Pour les territoires marins protégés, l'installation de tels panneaux sont également planifiés.

Un montant de 30.000 euros est dégagé pour s'attaquer aux déchets en mer qui échouent dans les filets des pêcheurs. Grâce à ce projet, la Belgique contribue à l'initiative internationale «*Fishing for litter*».

3.9 Transport de marchandises par rail

L'État fédéral ayant reçu l'accord de la Commission européenne a octroyé, sur la base de l'arrêté royal du 30 septembre 2005, une enveloppe de 15 millions d'euros pour 2005 afin de soutenir le transport combiné en Belgique. En 2006 et 2007, 30 millions d'euros sont inscrits au budget par an.

Le mécanisme d'aide intervient au bénéfice des opérateurs de transport combiné de marchandises utilisant le mode ferroviaire pour les distances inférieures à 300 km. En effet, dans ces cas, les coûts excèdent les prix du marché, en raison notamment des charges de transbordement propres à ce type de transport. Les 300 000 unités de transport intermodales (UTI) transportées par

Ter zake werden hiertoe reeds twee wetsontwerpen aan de regering voorgelegd die werden goedgekeurd op 14 juli 2006.

Het eerste doel is de overeenstemming van de MARPOL-wet met bijlage VI van het Internationaal Verdrag van 1973 ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, zoals gewijzigd door het Protocol van 1978 (hierna MARPOL 73/78).

Bijlage VI van MARPOL 73/78 werd aangenomen met een Protocol van 1997. De wet van 15 juni 2004 houdende instemming met het Protocol van 1997 tot wijziging van het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973 zoals gewijzigd door het Protocol van 1978, en met de Bijlage, gedaan te Londen op 26 september 1997, werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 19 april 2006.

Verschillende operationele draaiboeken werden opgesteld, teneinde bij rampen of incidenten het oliebestrijdingsmateriaal efficiënt te kunnen inzetten. Deze focus blijft aangehouden, evenals de optimalisatie van het materiaal en van de dragers om het materiaal in te zetten.

Met het aanspoelen van kleine walsvisachtigen en dit jaar van 1 walvis, is aangetoond dat de inzet vlot verloopt. Een publiek infobord met betrekking tot deze walvis werd geïnstalleerd. Ook voor de mariene beschermde gebieden zijn dergelijke borden gepland.

Een bedrag van 30.000 euro is vrijgemaakt om afval dat in de netten van de vissers verzeild is geraakt, aan wal te brengen. Met dit project draagt België bij tot het internationaal 'fishing for litter'-initiatief.

3.9 Vrachtvervoer per spoor

De federale Staat heeft het akkoord van de Europese Commissie ontvangen en heeft dus een bedrag van 15 miljoen euro in 2005 toegekend teneinde het gecombineerde vervoer in België te steunen. In 2006 en 2007, wordt 30 miljoen euro jaarlijks in de uitgaven geboekt.

Het hulpmechanisme komt tussen ten gunste van de operators van gecombineerd vervoer die het spoor gebruiken bij afstanden van minder dan 300 km. In die gevallen, liggen de kosten inderdaad hoger dan de marktprijzen, inzonderheid wegens de kosten verbonden aan de overslag van dit type vervoer. Men liep het risico dat de 300.000 intermodale transporteenheden

voies ferrées et envois opérés par le train risquaient d'être reportées sur la route s'il n'y avait pas d'intervention publique pour rééquilibrer les coûts des offres ferroviaires. L'aide du fédéral est destinée précisément à consolider et à redéployer les navettes entre terminaux intérieurs.

3.10 Mesures fiscales

3.10.1 Système du cliquet

Depuis le 1^{er} août 2003, une augmentation d'accises de 0,126 euros par litre (hors TVA) a été introduite pour l'essence et depuis le 1^{er} janvier 2004, une augmentation de 0,112 euros par litre a été introduite pour le diesel. Cette augmentation est appliquée progressivement jusqu'au 31 décembre 2007, lors d'une diminution des prix maximum, seule la moitié de la diminution est répercutée au client, avec un maximum de 0,028 euros par litre par année. Le but de ce système du cliquet est de rendre l'utilisation de la voiture plus chère afin de répondre aux objectifs de Kyoto visant à lutter contre l'effet de serre et de réaliser un déplacement des frais fixes vers les frais variables. A titre de mesure compensatoire, la taxe compensatoire des accises pour les voitures roulant au diesel est et continue à être progressivement supprimée pour le 1^{er} janvier 2008.

En 2005, la cotation du pétrole brut sur les marchés internationaux a toutefois connu une forte hausse ce qui a fait décider au gouvernement d'introduire un «cliquet inversé». Ainsi, le montant de la TVA, calculé sur la différence de prix entre le nouveau prix maximum et l'ancien prix maximum, est porté en négatif sur le droit d'accises.

3.10.2 Biocarburants

La directive européenne 2003/30/CE a pour but de promouvoir les biocarburants ou autres carburants renouvelables. Elle fixe des chiffres à atteindre afin de faire augmenter systématiquement la part de biocarburants dans la quantité totale offerte de carburants d'origine fossile entre 2005 et 2010. La Belgique cherche à atteindre les objectifs de la directive :

fin 2006, du diesel mélangé à du biodiesel va arriver sur le marché belge. Dans le courant de 2007, de l'essence mélangée à du bioéthanol va également arriver.

L'utilisation de ces carburants est également encouragée au niveau fiscal par la loi relative aux biocarburants qui fixe une diminution des accises pour l'essence

(UTI) die van het spoor gebruik maken opnieuw over de weg vervoerd zouden worden indien de overheid niet ingreep om het evenwicht te herstellen op het gebied van de kostprijs van het spoorwegaanbod. De hulp van de federale overheid is precies bedoeld om de pendels tussen de binnenlandse terminals te consolideren en uit te breiden.

3.10 Fiscale maatregelen

3.10.1 Cliquetsysteem

Sinds 1 augustus 2003 werd een accijnsverhoging ingevoerd van 0,126 euro per liter (exclusief BTW) voor benzine en sinds 1 januari 2004 voor diesel een verhoging van 0,112 euro per liter. Deze verhoging wordt progressief doorgevoerd tot 31 december 2007. Bij een daling van de maximumprijzen wordt slechts de helft van de daling doorgerekend aan de klant, met een maximum van 0,028 euro per liter per jaar. Het doel van dit «cliquetsysteem» is het gebruik van de wagen duurder te maken om te beantwoorden aan de Kyoto-doelstellingen ter bestrijding van het broeikaseffect en een verschuiving te bewerkstelligen van de vaste kosten naar variabele kosten. Als compenserende maatregel wordt de accijnscompenserende belasting, voor dieselwagens stapsgewijs afgeschaft tegen 1 januari 2008.

In 2005 kende de notering van de ruwe olie op de internationale markten echter een sterke stijging, waardoor de regering beslist heeft een 'omgekeerde cliquet' in te voeren. Hierdoor wordt het BTW bedrag, berekend op het prijsverschil tussen de nieuwe maximumprijs en de vorige maximumprijs, in mindering gebracht op het accijnsrecht.

3.10.2 Biobrandstoffen

De Europese Richtlijn 2003/30/EG heeft als doel het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen te bevorderen. Ze legt streefcijfers vast om het aandeel biobrandstoffen in de totale hoeveelheid aangeboden fossiele motorbrandstoffen tussen 2005 en 2010 stelselmatig te doen stijgen. België streeft de doelstellingen van de richtlijn na:

eind 2006 zal diesel bijgemengd met biodiesel op de Belgische markt komen. In de loop van 2007 zal daar ook benzine met bijgemengde bio-ethanol bijkomen.

Het gebruik hiervan wordt ook fiscaal gestimuleerd door de wet betreffende biobrandstoffen, die een vermindering van de accijnzen vastlegt voor benzine en

et le diesel dans lesquels une quantité de biocarburants est mélangée.

3.10.3 Diminution d'impôts à l'achat d'un véhicule écologique

Afin d'encourager la vente de voitures avec une émission de CO₂ limitée, une déduction d'impôts est accordée depuis janvier 2005 à l'achat d'une voiture personnelle, d'une voiture à double usage ou d'un minibus ayant une émission de 115 grammes de CO₂ par kilomètre. Afin de pouvoir bénéficier de l'avantage fiscal, une voiture achetée dans l'année de revenus 2006 doit être indiquée dans l'exercice d'imposition 2007.

La diminution d'impôt s'élève à :

– 15% de la valeur d'achat (TVA comprise) avec un maximum indexé de 4.080 (exercice d'imposition 2006), lorsque l'émission de CO₂ s'élève à moins de 105 grammes par kilomètre ;

– 3% de la valeur d'achat (TVA comprise) avec un maximum indexé de 760 (exercice d'imposition 2006), lorsque l'émission de CO₂ s'élève entre de 105 et 115 grammes par kilomètre.

3.10.4 Cotisation de solidarité pour les véhicules utilitaires

Depuis le 1^{er} janvier 2005, une loi en matière de cotisation de solidarité sur l'utilisation privée de véhicules utilitaires est entrée en vigueur. Lorsqu'une voiture personnelle, voiture à double usage ou un minibus est utilisé à d'autres fins que des fins professionnelles, l'employeur doit payer une cotisation de solidarité. Ceci est valable tant pour les voitures qui sont directement mises à disposition par l'employeur qu'indirectement par le biais, par exemple, de sociétés de leasing. La cotisation mensuelle dépend de l'émission de CO₂ du véhicule :

Véhicules essence : $[(\text{CO}_2 \text{ en g/km} - 9 \text{ EUR}) - 768 \text{ EUR}] / 12 \text{ 1,0225}$

Véhicules diesel : $[(\text{CO}_2 \text{ en g/km} - 9 \text{ EUR}) - 600 \text{ EUR}] / 12 \text{ 1,0225}$

Véhicules LPG : $[(\text{CO}_2 \text{ en g/km} - 9 \text{ EUR}) - 990 \text{ EUR}] / 12 \text{ 1,0225}$

diesel waarin een hoeveelheid biobrandstoffen is vermengd.

3.10.3 Belastingvermindering bij aankoop van een milieuvriendelijk voertuig

Om de verkoop van wagens met een beperkte CO₂-uitstoot te stimuleren, wordt sinds januari 2005 een belastingaftrek toegekend bij de aankoop van een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met een maximale uitstoot van 115 gram CO₂ per kilometer. Om van het fiscaal voordeel te kunnen genieten moet een wagen gekocht in het inkomstenjaar 2006 aangegeven worden in het aanslagjaar 2007.

De belastingvermindering bedraagt:

- 15% van de aankoopwaarde (BTW incl.) met een geïndexeerd maximum van 4.080 (aanslagjaar 2006), wanneer de CO₂-uitstoot minder dan 105 gram per kilometer bedraagt;

- 3% van de aankoopwaarde (BTW incl.), met een geïndexeerd maximum van 760 (aanslagjaar 2006), wanneer de CO₂-uitstoot tussen 105 en 115 gram per kilometer bedraagt.

3.10.4 Solidariteitsbijdrage bedrijfswagens

Sinds 1 januari 2005 is er een wet van kracht inzake de solidariteitsbijdrage op het privé-gebruik van bedrijfswagens. Wanneer een personenwagen, wagen voor dubbel gebruik of een minibus voor andere dan beroepsdoeleinden wordt gebruikt, moet de werkgever een solidariteitsbijdrage betalen. Dit geldt voor wagens die zowel rechtstreeks door de werkgever ter beschikking gesteld worden als onrechtstreeks via bv. leasingmaatschappijen. De maandelijkse bijdrage is afhankelijk van de CO₂-emissie van het voertuig:

benzinevoertuigen : $[(\text{CO}_2 \text{ in g/km} - 9 \text{ EUR}) - 768 \text{ EUR}] / 12 \text{ 1,0225}$

dieselvoertuigen : $[(\text{CO}_2 \text{ in g/km} - 9 \text{ EUR}) - 600 \text{ EUR}] / 12 \text{ 1,0225}$

LPG-voertuigen : $[(\text{CO}_2 \text{ in g/km} - 9 \text{ EUR}) - 990 \text{ EUR}] / 12 \text{ 1,0225}$

3.10.5 Ecoscore

En 2006, il a été décidé de reprendre la méthodologie «ecoscore», développée par le Gouvernement flamand, en tant que modèle pour la définition du caractère écologique des véhicules. Un score est donné à un véhicule, il est calculé à l'aide de l'influence sur différents aspects (effet de serre, santé, pluie acide, nuisance sonore). L'ecoscore donne la qualité écologique totale d'un véhicule sur une échelle de 0 à 100. Plus le score est élevé, plus le véhicule est écologique.

4 Meilleure gestion

4.1 Transposition de Directives européennes

Il y a de plus en plus de directives européennes en matière de Mobilité et de Transports qui doivent être transposées en droit belge. Le retard accumulé des dernières années a toutefois été rattrapé en 2006. Depuis 2004, 2 directives ont été transposées dans le domaine du transport aérien, 8 directives dans le domaine du transport terrestre, 31 directives dans le domaine de la mobilité et la sécurité routière et 12 directives dans le domaine du transport maritime.

Afin d'accélérer la procédure écrite d'avis avec les Régions, un certain nombre de mesures opérationnelles ont été développées :

- Promouvoir systématiquement les contacts entre les experts au niveau fédéral et les administrations fédérées dès le début du processus de transposition.
- Envoyer systématiquement une copie de la requête pour avis aux coordinateurs européens des entités fédérées.
- Mettre systématiquement les avis tardifs à l'ordre du jour du Comité de Concertation afin de conclure la procédure consultative.

Fin 2006, l'on va commencer avec travailler avec ces pratiques améliorées de sorte que la transposition des directives européennes puisse se dérouler de manière encore plus fluide.

Le grand défi pour 2007 est de rattraper le retard en matière d'assentiment par le Parlement grâce aux conventions bilatérales et multilatérales signées par la Belgique. Au niveau de la navigation maritime, il s'agit de 9 conventions, au niveau de l'aviation de 12 conventions, au niveau du transport terrestre et de la navigation flu-

3.10.5 Ecoscore

In 2006 werd beslist om de 'Ecoscore-methodologie', ontwikkeld door de Vlaamse regering, over te nemen als model voor de definitie van het milieuvriendelijk karakter van voertuigen. Aan een voertuig wordt een score gegeven, berekend aan de hand van de invloed op verschillende aspecten (broeikaseffect, gezondheid, zure regen, geluidsoverlast). De EcoScore geeft de totale milieuvriendelijkheid van een voertuig weer op een schaal van 0 tot 100. Hoe hoger de score, hoe milieuvriendelijker het voertuig.

4 Beter bestuur

4.1 Omzetting Europese Richtlijnen

Er moeten steeds meer Europese richtlijnen inzake mobiliteit en transport worden omgezet in nationaal recht. De opgelopen achterstand van de afgelopen jaren werd in 2006 echter weggewerkt. Sinds september 2004 werden op het vlak van luchtvaart 2 richtlijnen omgezet, op het vlak van vervoer te land 8 richtlijnen, op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid 31 richtlijnen en op het vlak van maritiem vervoer 12 richtlijnen.

Om de schriftelijke adviesprocedure met de Gewesten te versnellen, werden een aantal operationele maatregelen ontwikkeld:

- De contacten tussen de experts op federaal niveau en de deelstaatsadministraties systematisch bevorderen van bij het begin van het omzettingsproces.
- Systematisch een kopie van het verzoek om advies naar de Eurocoördinatoren van de deelstaten zenden.
- Systematisch laattijdige adviezen agenderen op het Overlegcomité, teneinde de consultatieve procedure af te sluiten.

Eind 2006 zal gestart worden met deze verbeterde praktijken, zodat de omzetting van de Europese richtlijnen nog vlotter zal verlopen.

De grote uitdaging voor 2007 wordt het inhalen van de achterstand inzake de goedkeuring door het Parlement met de bilaterale en multilaterale verdragen die België heeft ondertekend. Op het vlak van maritiem vervoer gaat dit om 9 verdragen, op het vlak van luchtvaart om 12 verdragen, op het vlak van vervoer te land en

viale de 9 conventions et au niveau de la mobilité et de la sécurité routière de 4 conventions.

4.2 Consommateurs

4.2.1 Demande de plaques d'immatriculation

Afin de répondre au problème récurrent de l'accessibilité téléphonique de la DIV, un infokiosque a été élaboré et programmé afin de prendre en charge de manière automatisée les différentes demandes d'information téléphonique relatives à l'immatriculation.

Cet infokiosque permet également la consultation permanente (24H/24H) de l'état d'avancement d'une demande d'immatriculation.

En outre, un call-center prendra en charge les demandes d'information complémentaires qui n'auraient pas trouvé de réponse via l'infokiosque. Le call center sera totalement opérationnel après l'engagement de personnel supplémentaire au premier semestre de l'année 2007.

Outre ces mesures de service personnalisé, un objectif concret a été lancé : chaque citoyen doit avoir son numéro d'immatriculation au plus tard deux jours après la demande. Des indicateurs concrets ont été développés à cet effet. Actuellement, 82,50 % des demandes sont traitées dans les deux jours ouvrables.

4.2.2 Souci de la qualité pour les centres d'examen et centres de contrôle technique

En février 2004, les firmes Expansion et Amelior ont effectué, sur mission du groupement des Entreprises agréées de Contrôle Automobile (GOCA), un recontrôle des institutions pour le contrôle technique. Cette mission avait pour objectif de recommencer le contrôle d'un certain nombre de voitures qui venaient d'être contrôlées et ce, dans toutes les stations de contrôle technique de Belgique. De cette façon, plus de 250 véhicules ont été contrôlés à posteriori. En novembre 2004 et 2005, cette campagne de recontrôles externes a été répétée. Lors de cette dernière campagne, moins de différences ont été constatées que lors des deux campagnes de 2004 (71% des 257 recontrôles n'ont apporté aucune différence). L'on aspire à poursuivre la réduction du nombre de différences dans les années à venir. Afin de réaliser les contrôles externes, un service spécifique d'audit et d'inspection va être mis sur pied en 2007. Ce service sera composé de 11 auditeurs-inspecteurs qui seront

binnenvaart om 9 verdragen en op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid om 4 verdragen.

4.2 Consumentenzorg

4.2.1 Aanvraag nummerplaten

Teneinde het steeds terugkerend probleem van de telefonische ontoegankelijkheid van de DIV te verhelpen, werd een infokiosk opgericht en geprogrammeerd om de telefonische verzoeken om inlichtingen mbt. de inschrijving van voertuigen op een geautomatiseerde wijze in goede banen te leiden.

Deze infokiosk zal ook de klok rond (24 u/ 24 u) kunnen worden geraadpleegd om uit te vissen hoe het met een inschrijvingsaanvraag vooruit gaat.

Tevens zal een callcenter de vragen beantwoorden, wanneer de infokiosk het antwoord schuldig bleef. Het callcenter zal na aanwerving van bijkomende personeelsleden in de eerste helft van 2007 volledig operationeel zijn.

Naast deze maatregelen van klantvriendelijkheid werd een concreet objectief gelanceerd: elke burger moet zijn nummerplaat hebben ten laatste twee dagen na aanvraag. Er werden daartoe concrete indicatoren ontwikkeld. Momenteel worden 82,50 % van de aanvragen binnen de twee werkdagen verwerkt.

4.2.2 Kwaliteitszorg examencentra en technische keuringscentra

In februari 2004 hebben de firma's Expansion en Amelior in opdracht van de groepering van Erkende Instellingen voor Autokeuring (GOCA) een eerste externe nacontrole uitgevoerd van de instellingen voor technische keuring. Deze opdracht had als doelstelling een aantal wagens dat pas gekeurd was opnieuw te keuren en dit in alle keuringsstations van België. Op deze manier werden meer dan 250 wagens opnieuw gekeurd. In november 2004 en 2005 werd deze campagne van externe nacontroles herhaald. Tijdens deze laatste campagne werden minder verschillen vastgesteld dan tijdens de twee campagnes van 2004 (71% van de 257 nacontroles gaf geen verschil). Er wordt gestreefd om het aantal verschillen in de komende jaren verder te reduceren. Teneinde de externe controles op te voeren, zal in 2007 een specifieke audit- en inspectiedienst worden opgericht. Deze dienst zal bestaan uit 11 auditeurs-inspecteurs die ondersteund zullen worden

soutenus par deux employés administratifs. Ces nouveaux auditeurs-inspecteurs seront rejoints à court terme par les inspecteurs du permis de conduire et des auto-écoles qui constitueront ensemble un service général d'audit et d'inspection de la sécurité routière. Le budget (frais de personnel et de fonctionnement) s'élève à 604.000 euros et sera financé par le biais d'une rétribution par les organismes de contrôle technique. En 2007 aussi, un conseil des consommateurs va être fondé dans lequel les représentants des utilisateurs des services des centres de contrôle technique siégeront. Ce conseil des consommateurs demandera des avis sur la personnalisation et sur la qualité des services fournis pas les centres de contrôle. Enfin, les organismes de contrôle techniques commenceront, en 2006 encore, le contrôle sur rendez-vous de véhicules occasion.

4.2.3 Suppression des timbres fiscaux pour les permis de conduire

L'arrêté royal du 20 juillet 2005 modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire et l'arrêté ministériel du 20 juillet 2005 déterminant les modalités de paiement des redevances prévues par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

L'arrêté royal prévoit la suppression des timbres fiscaux comme modalité de paiement des redevances dues pour:

1. la remise de la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage ou d'un permis de conduire international à la commune ;
2. l'inscription à l'examen de réintégration dans le cadre de la déchéance du droit de conduire au Service public fédéral Mobilité et Transports, Service Permis de conduire ;
3. l'introduction de la requête à la commission de recours après deux échecs dans l'examen pratique au Service public fédéral Mobilité et Transports, Service Permis de conduire.

L'objectif de la suppression des timbres fiscaux en tant que mode de paiement est de simplifier la délivrance des permis de conduire ainsi que le paiement des redevances dues de manière à offrir un service plus personnalisé. Le citoyen n'est plus obligé de se rendre à la commune et à la Poste où les timbres fiscaux sont habituellement achetés.

door 2 administratieve krachten. Deze nieuwe auditeurs-inspecteurs zullen op korte termijn bij de inspecteurs rijbewijzen en rij scholen, die samen een algemene «audit- en inspectiedienst verkeersveiligheid» zullen vormen, worden gevoegd. Het budget (personeels- en werkingskosten) bedraagt 604.000 euro en zal via een retributie door de keuringsinstellingen worden gefinancierd. Eveneens in 2007 zal een consumentenraad worden opgericht waarin vertegenwoordigers van de gebruikers van de diensten van keuringscentra zullen zetelen. Deze consumentenraad zal adviezen geven over de klantvriendelijkheid en de kwaliteit van de geleverde diensten van de keuringscentra. Tot slot zullen de keuringsinstellingen nog in 2006 starten met het keuren op afspraak van tweedehandsvoertuigen.

4.2.3 Afschaffen fiscale zegels rijbewijzen

Op 1 januari 2006 is het koninklijk besluit van 20 juli 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs en het ministerieel besluit van 20 juli 2005 tot bepaling van de betalingswijze van de in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs bepaalde retributies in werking getreden.

Het koninklijk besluit voorziet in de afschaffing van de fiscale zegels als betalingswijze van de retributies verschuldigd ter gelegenheid van:

1. de indiening van de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning of een internationaal rijbewijs bij de gemeente;
2. de inschrijving voor het herstelexamen in het kader van het verval van het recht tot sturen bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Dienst Rijbewijs;
3. de indiening van het verzoekschrift aan de beroepscommissie in geval van twee maal niet slagen voor het praktisch rijexamen bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Dienst Rijbewijs.

Met de afschaffing van de fiscale zegels als betalingswijze verloopt voortaan de afgifte van rijbewijsdocumenten en de daarmee gepaard gaande betaling van de verschuldigde retributies op een meer klantvriendelijke wijze. De dubbele verplaatsing naar de gemeente en De Post – waar de fiscale zegels veelal dienen te worden aangekocht – is niet meer nodig.

Les communes peuvent utiliser des moyens de paiement plus modernes (bulletins de virement, terminaux de paiement, paiement électronique, ...).

Simultanément, le 1^{er} janvier 2007, tous les droits de timbre du SPF seront supprimés. Enfin, le 31 mars 2007, les derniers timbres fiscaux seront remplacés par un paiement par virement ou par carte bancaire.

4.2.4 «One stop» pour l'inspection de certification de la navigation fluviale

Une restructuration comparable est visée dans le domaine de la certification technique. Les documents techniques de navigation concernés sont le certificat de jaugeage, le certificat communautaire ou le certificat de visite des bateaux du Rhin et le certificat ADN. Actuellement, le bateau fluvial est inspecté séparément pour chaque document. L'objectif est de rassembler les trois inspections actuellement séparées dans le temps – à savoir le jaugeage, la vérification que le bateau réponde bien aux normes techniques et de sécurité et la vérification que le bateau réponde aux normes pour le transport de marchandises dangereuses sur le Rhin – pour qu'il n'y ait plus qu'une seule visite périodique exécutée par une équipe d'inspecteurs multidisciplinaires.

Un «Centre Unique de Planification et d'Information» (CUPI) a été mis sur pied. Il s'agit du point de contact unique avec le capitaine pour la prise de rendez-vous pour les visites de son bateau et pour l'information sur l'évolution de son dossier. Le CUPI disposera de 2 collaborateurs.

Une nouvelle application informatique a été programmée spécialement pour le CUPI afin d'assister cette équipe lors de la supervision des visites en déterminant les vérifications nécessaires lors de la prochaine visite à bord, en contrôlant si les visites nécessaires le même jour sont combinables et en choisissant l'équipe multidisciplinaire qui reçoit la mission.

Les trois équipes multidisciplinaires sont chacune équipées d'un «bureau mobile». Le capitaine sera invité dans ces camionnettes aménagées en bureaux (disposant des moyens de communication et d'information nécessaires) pour le traitement administratif des contrôles et les documents à délivrer immédiatement seront imprimés. Une étape ultérieure consistera à rendre la Banque de Données Centrale Navigation accessible afin que toutes les données puissent être introduites dans la base de données directement à partir des bureaux mobiles et que les documents nécessaires puis-

De gemeenten kunnen modernere betaalmiddelen (overschrijvingsformulieren, betaalterminals, elektronische betaling ...) gebruiken.

Tegelijk worden op 1 januari 2007 alle zegelrechten van de FOD afgeschaft. Ten laatste op 31 maart 2007 worden de laatste fiscale zegels vervangen door betaling via overschrijving of betaalkaarten.

4.2.4 «One stop» certificatieschouwing voor de binnenvaart

Een vergelijkbare herstructurering wordt beoogd in het domein van de technische certificatie. De bedoelde technische scheepsdocumenten zijn de meetbrief, het communautair certificaat of het certificaat van onderzoek van Rijnschepen en het ADN-certificaat. Op dit ogenblik wordt het binnenvaartuig telkens afzonderlijk geschouwd. De doelstelling bestaat erin de drie nu in de tijd gescheiden schouwingen - zijnde de scheepsmeting, het onderzoek of het binnenschip aan de technische en veiligheidsvoorschriften beantwoordt en het onderzoek of het binnenschip de normen vervult voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de Rijn – samen te brengen in één periodiek onderzoek dat door een ploeg van multidisciplinaire inspecteurs wordt uitgevoerd.

Er is een «Enig Plan- en Informatie Centrum» (EPIC) opgericht dat het enig contactpunt is met de schipper inzake het maken van afspraken voor de onderzoeken van zijn binnenschip en inzake het verlenen van informatie over het verloop van zijn dossier. Het EPIC zal bemand worden door 2 medewerkers.

Speciaal voor het EPIC werd een nieuwe IT-toepassing geprogrammeerd dat dit team begeleidt bij de aansturing van de onderzoeken, zijnde: het bepalen van de onderzoeken die bij het eerstvolgende bezoek aan boord vereist zijn, het controleren of de nodige onderzoeken op één dag combineerbaar zijn en het kiezen van het multidisciplinair team dat de opdracht krijgt.

De drie multidisciplinaire teams worden elk uitgerust met een «mobiel kantoor». In deze tot kantoor omgebouwde bestelwagens (met de nodige informatie en communicatiemiddelen) zal de schipper uitgenodigd worden voor het administratief afhandelen van de onderzoeken en zullen de direct leverbare documenten afgeprint worden. Een latere stap zal het van op de site toegankelijk maken zijn van de Centrale Databank Scheepvaart zodat vanuit het mobiele kantoor alle gegevens rechtstreeks in de databank kunnen worden ingebracht en vanuit de databank de nodige documenten afgeprint

sent être extraits de la base de données et imprimés en tenant compte des dernières données connues.

Un nouveau système de redevance est instauré, qui se rattache au concept de one-stop. Le CUPi a été institué en réalisant les embauches et réajustements internes de personnel nécessaires et la description du processus du «one stop» a été achevée. Ces réalisations concrètes permettent, dès le 1^{er} janvier 2007, de combiner tant que possible toutes les vérifications techniques à bord et, ce faisant, de réduire l'interruption de l'exploitation des navires fluviaux concernés.

4.2.5 Secrétariat central certificats de conduite navigation intérieure

Dans le courant de 2006, la décision de principe a été prise de centraliser l'octroi de divers certificats individuels attribuant des compétences dans le domaine de l'équipage ou de la conduite d'un bateau fluvial en un Secrétariat central certificats de conduite navigation intérieure. Un certain nombre de mesures préparatoires ont déjà été prises afin de donner exécution à cette décision. Les adaptations réglementaires nécessaires ont déjà été entreprises de sorte que ce secrétariat puisse fonctionner dès le 1^{er} semestre 2007.

L'octroi de divers certificats individuels attribuant des compétences dans le domaine de l'équipage ou de la conduite d'un bateau fluvial est actuellement réparti sur deux directions générales et basé sur des réglementations qui ne concordent pas. Ce secrétariat sera placé sous la responsabilité de la Direction navigation intérieure de la DG Transport terrestre et devra assurer le traitement administratif des dossiers de demande pour tous les types de certificats individuels pour la navigation intérieure : certificat de conduite, patente du Rhin, attestation transport de passagers, patente radar, attestation ADNR, déclaration de matelot, validation livrets de service, etc. En outre, on utilisera les services extérieurs à Anvers, Liège, et partiellement à Gand afin de permettre aux entrepreneurs en batellerie de disposer d'un point de contact à proximité des endroits où ils séjournent fréquemment en raison de leurs activités.

Le secrétariat devra également veiller à l'organisation des examens auxquels la remise de certains documents est soumise. A cet égard, la possibilité de moduler et d'informatiser les examens théoriques est examinée. Le Secrétariat central certificats de conduite navigation fluviale disposera de quatre collaborateurs.

kunnen worden, rekening houdend met de laatste gegevens die gekend zijn.

Een nieuw retributiesysteem dat aansluit bij het one-stop concept wordt ingevoerd. Het EPIC is opgericht door het realiseren van de nodige personeelswervingen en interne personeelsherschikkingen en de «one stop» procesbeschrijving is voltooid. Die concrete realisaties laten toe vanaf 1 januari 2007 alle technische onderzoeken aan boord zoveel mogelijk te combineren en zodoende het onderbreken van de exploitatie van de betrokken binnenschepen te minimaliseren.

4.1.5 Centraal Secretariaat Bekwaamheidsbewijzen Binnenvaart

In de loop van 2006 werd de principiële beslissing getroffen om de uitreiking van diverse persoonsgebonden certificaten die bekwaamheden toekennen op het gebied van het bemannen of besturen van een binnenschip te centraliseren bij een Centraal Secretariaat Bekwaamheidsbewijzen Binnenvaart. Er zijn reeds een aantal voorbereidende maatregelen getroffen om uitvoering te geven aan deze beslissing. Ook zijn de nodige reglementaire aanpassingen aangevat opdat dit secretariaat vanaf het 1^{ste} semester van 2007 zou kunnen functioneren.

De uitreiking van diverse persoonsgebonden certificaten die bevoegdheden verlenen op het gebied van het bemannen of besturen van een binnenschip is momenteel gespreid over twee Directoraten-generaal en gebaseerd op reglementeringen die niet op elkaar zijn afgestemd. Dit secretariaat zal worden ondergebracht bij de Directie Binnenvaart van het DG Vervoer te Land en zal moeten instaan voor de administratieve afhandeling van de aanvraagdossiers voor alle persoonsgebonden certificaattypes voor de binnenvaart: vaarbewijs, Rijnpatent, getuigschrift personenvervoer, radarpatent, ADNR-atteest, verklaring matroos, valideren dienstboekjes, enz. Daarbij zal gebruik gemaakt worden van de buitendiensten te Antwerpen, Luik en gedeeltelijk Gent, zodat de binnenvaartondernemers over een aanspreekpunt beschikken in de nabijheid van de plaatsen waar zij wegens hun activiteiten vaak verblijven.

Het secretariaat zal ook zorg moeten dragen voor de organisatie van de examens waaraan de uitreiking van bepaalde documenten onderworpen is. In dat verband wordt de piste onderzocht om de theoretische examens te moduleren en te informatiseren. Het Centraal Secretariaat Bevoegdheidsbewijzen Binnenvaart zal bemand worden met vier medewerkers.

4.2.6 Programmes d'amélioration du SPF

Le SPF poursuivra en 2007 la politique de rénovation entamée depuis plus de quatre années sur les axes suivants:

- la révision des plans de management avec la définition d'objectifs opérationnels, dont le suivi se fera avec le système interne de tableaux de bord, reconnu par un jury comme bonne pratique lors de la dernière conférence belge sur la qualité dans les services publics
- le rajeunissement nécessaire des services concernés par une pyramide d'âge défavorable, jumelé à des initiatives pour assurer le transfert des connaissances;
- le renforcement nécessaire de certains services, qui sera inscrite dans le plan de personnel 2007, et particulièrement les services de contrôle dans les domaines aérien, maritime et du contrôle technique, faisant suite au renforcement déjà réalisé du contrôle routier et du contrôle des auto-écoles, ainsi que le call-center de la DIV;
- la mise en place des nouveaux services liés à l'entrée en vigueur du deuxième paquet ferroviaire;
- le suivi systématique des objectifs assignés aux différents services de contrôle et une politique de contrôle basée sur une méthodologie d'analyse de risques spécifiquement mise au point dans le département;
- la poursuite de la mise en oeuvre des projets d'amélioration, et de la gestion du SPF en mode projet;
- la mise en oeuvre de la méthodologie des descriptions des processus de travail sur un nombre croissant d'activités;
- l'approfondissement de l'orientation client débutée en 2006 avec l'année du client et notamment la poursuite des activités du guichet central des plaintes, la mesure permanente de la satisfaction des utilisateurs des services du SPF, la généralisation des paiements par terminal bancaire et par virement, suite à la suppression du timbre fiscal, le renforcement de l'attractivité de WEB-DIV, permettant une immatriculation facile par internet via les partenaires relevant du secteur.

4.1.6 Verbeteringsprogramma's FOD

In 2007 zal de FOD doorgaan met zijn herstelbeleid dat al sinds meer dan vier jaar de volgende thema's beoogt:

- de herziening van de managementplannen met de definitie van operationele doelstellingen, waarvan de opvolging met het interne systeem van boordtabellen zal gebeuren. Dit systeem werd door een jury als goede praktijk erkend tijdens de laatste Belgische conferentie over de kwaliteit van de openbare diensten
- de nodige verjonging van de diensten met een ongunstige leeftijds piramide, gekoppeld aan initiatieven voor de kennisoverdracht;
- de nodige versterking van sommige diensten die in het personeelsplan van 2007 zal opgenomen worden en in het bijzonder van de controlediensten op de gebieden van de luchtvaart, van het maritieme vervoer en van de technische keuring, volgend op de versterking die al voor de wegcontrole en de controle van rijsscholen werd uitgevoerd, alsook voor het call-center van de DIV;
- de oprichting van de nieuwe diensten met betrekking tot de inwerkingtreding van het tweede spoorwegpakket;
- de systematische opvolging van de doelstellingen toegewezen aan de verschillende controlediensten en een controlebeleid gebaseerd op een specifiek in het departement ontworpen methodologie van risicoanalyse;
- de projectsgewijze voortzetting van de uitvoering van verbeteringsprojecten en van het beheer van de FOD;
- de uitvoering van de methodologie van de beschrijvingen van de werkprocessen op een groeiend aantal activiteiten;
- de doorgronding van de klantenoriëntatie die in 2006 begon met het jaar van de klant en met name de voortzetting van de activiteiten van het centrale klachtenloket, de voortdurende meting van de tevredenheid van de gebruikers van de diensten van de FOD, de veralgemening van de betalingen via bankterminal en via overschrijving, na de afschaffing van de fiscale zegel, de aantrekkelijkheid van WEB-DIV verhogen, die een gemakkelijke inschrijving via internet door de relevante partners van de sector toelaten.

4.2.7 Protection des passagers aériens

Le Règlement CE 261/2004 relatif aux refus d'embarquement, aux annulations et retards importants dans le transport aérien (*Denied Boarding Compensation – DBC*) requiert la désignation d'un organisme national chargé de traiter les plaintes en la matière. Pour la Belgique, cette mission est actuellement déjà assurée par la DGTA. Les plaintes ont été traitées par voie de médiation et donc dans le cadre d'une approche non juridictionnelle.

Le nombre de plaintes reçues depuis l'entrée en vigueur de ce règlement le 17 septembre 2005 ne cesse d'augmenter. Après 18 mois, 700 plaintes ont déjà été traitées et trois membres du personnel travaillent à temps-plein pour les traiter.

L'on va voir comment ce service des plaintes peut fonctionner de manière encore plus fluide et comment il peut être plus connu du consommateur de sorte que le service des plaintes puisse fonctionner de manière optimale en 2007. Tous les six mois, un rapport d'évaluation sera transmis à la Commission européenne.

Afin de satisfaire aux dispositions du règlement 2006/1107 en matière de droits des personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite qui voyagent en avion, un service de plaintes doit aussi être créé d'ici 2008. L'analyse d'un traitement plus fluide des plaintes en matière de refus d'embarquement devra également tenir compte des personnes à mobilité réduite.

4.2.8. Protection des passagers par rail

En 2007, il devrait y avoir un accord entre le Parlement européen et le Conseil sur la directive en matière de droits des passagers par rail. Dans cette directive, la responsabilité des compagnies ferroviaires est notamment réglée en cas de retard, d'annulation et de correspondance ratée et de compensation pour les passagers. La Belgique soutient le Parlement européen afin d'étendre le champ d'application de cette directive au transport ferroviaire national.

En exécution du contrat de gestion de la SNCB, un règlement de compensation est aussi prévu au niveau national en cas de retards. Ce règlement est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2006. Pour un retard d'au moins 120 minutes, la compensation s'élève à 50% du prix du trajet de train et lors de retards répétés de 15 minutes ou plus, cette compensation s'élève à 10% du prix du trajet concerné.

4.2.7 Bescherming van de passagiers van vliegtuigen

Verordening EG 261/2004 aangaande instapweigering, annulering en lange vertraging in het luchtvervoer (*Denied boarding compensation-DBC*) vereist een nationale klachtendienst. Deze functie wordt reeds door het DGLV waargenomen. De behandeling van de klachten werd bemiddelend en niet juridictioneel opgevat.

Het aantal klachten dat werd ontvangen sinds de inwerkingtreding van deze verordening op 17 september 2005, blijft stijgen. Na 18 maanden werden reeds 700 klachten behandeld en werken drie personeelsleden hier voltijds aan.

Er zal bekeken worden hoe deze klachtendienst nog vlotter kan werken en hoe deze meer bekendheid kan verwerven bij de consument, zodat de klachtendienst in 2007 optimaal kan functioneren. Zesmaandelijks zal een evaluatierapport overgemaakt worden aan de Europese Commissie.

Om te voldoen aan de bepalingen van verordening 2006/1107 inzake de rechten van gehandicapten en mensen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, moet tegen 2008 ook een klachtendienst opgericht worden. Het onderzoek naar een vlottere klachtenbehandeling inzake denied boarding zal ook met de klachten van mensen met beperkte mobiliteit moeten rekening houden.

4.2.8 Bescherming van de passagiers per spoor

In 2007 zou er een akkoord moeten zijn tussen het Europees Parlement en de Raad over de richtlijn inzake de passagiersrechten per spoor. In deze richtlijn wordt onder meer de aansprakelijkheid van spoorwegaansluiting geregeld en de compensatie voor de passagiers. België steunt het Europees Parlement om het toepassingsgebied van deze richtlijn uit te breiden naar nationaal spoorvervoer.

In uitvoering van het beheerscontract van de NMBS, werd op nationaal vlak ook een compensatieregeling voorzien bij vertragingen. Deze regeling is op 1 september 2006 in werking getreden. Voor een vertraging van minstens 120 minuten bedraagt de compensatie 50% van de prijs van je treintraject en bij herhaaldelijke vertragingen van 15 minuten of meer bedraagt deze compensatie 10% van de prijs van de betrokken trajecten.

4.3 Régulation moderne

4.3.1 Régulation de l'aéroport Bruxelles-National

Un nouveau cadre de fonctionnement a été mis en œuvre en 2004 pour BIAC, l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, par l'adoption de deux arrêtés royaux. Le premier concerne la transformation de BIAC en une société anonyme de droit privé, tandis que le second a trait à l'octroi d'une licence d'exploitation qui se substitue à l'ancien contrat de gestion.

Les missions de régulation économique prévues dans ces deux arrêtés royaux ont été confiées à un service spécialisé au sein du SPF Mobilité et Transports, fusionné avec le service de régulation du transport ferroviaire, par l'arrêté royal du 1^{er} février 2006. Les frais de fonctionnement de ce service, pour ce qui concerne le volet régulation de l'aéroport, s'élèvent à 175.000 euros par an, tel que fixé dans l'arrêté royal du 8 mars 2006.

Le 10 mai 2006, une charte de qualité pour les passagers et les usagers a été signée, dans laquelle la BIAC garantit la qualité des services proposés aux passagers et aux usagers en matière, d'une part, d'accueil et, d'autre part, d'accessibilité et de maintenance des installations aéroportuaires.

En plus, des travaux débiteront pour créer et approuver une charte de qualité tant auprès de la direction de l'aéroport qu'auprès des sociétés de manutention aéroportuaire.

4.3.2 Régulation maritime

Les mesures belges d'aides d'état ont conduit à une énorme augmentation de l'importance de la flotte belge, c'est-à-dire des navires qui battent pavillon belge, dans le classement européen. La bonne réputation du pavillon belge a contribué à cette renaissance et il est donc important de la maintenir.

Fin 2003, notre flotte comptait 30 navires enregistrés ayant un tonnage commun de 1.128.462. Actuellement, les chiffres ont grimpé pour atteindre 60 navires et un tonnage de 4.020.675. L'on s'attend à ce que fin 2007, la flotte marchande belge se compose de 69 navires avec un tonnage total de 4.549.394.

La fortification et le développement de la flotte belge est en premier lieu un élément important pour l'épanouissement d'un transport durable, sûr et respectueux de

4.3 Moderne regulering

4.1.1 Regulering luchthaven Brussel-Nationaal

Voor BIAC, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, werd in 2004 een nieuw werkingskader gecreëerd door twee koninklijke besluiten. Het ene betreft de omvorming van BIAC tot een naamloze vennootschap van privaatrecht, terwijl het tweede betrekking heeft op de toekenning aan BIAC van een exploitatielicentie die in de plaats komt van het vroegere beheerscontract.

De door deze twee koninklijke besluiten voorziene doelstellingen mbt. de economische reguleringen werden toevertrouwd aan een gespecialiseerde dienst binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, die gefuseerd werd met de dienst regulering van het spoorvervoer, door het koninklijk besluit van 1 februari 2006. De werkingskosten van die dienst, wat betreft het luik regulering van de luchthaven, bedragen 175.000 euro per jaar, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 8 maart 2006.

Op 10 mei 2006 werd een kwaliteitscharter voor passagiers en gebruikers goedgekeurd, waarin BIAC de kwaliteit van de diensten aangeboden aan de passagiers en de gebruikers met betrekking tot enerzijds de ontvangst en anderzijds de beschikbaarheid en het onderhoud van de luchthaveninstallaties, waarborgt.

Tevens dient te worden gewerkt aan het tot stand komen en het goedkeuren van een kwaliteitscharter, zowel bij de luchthavendirectie als bij de handlingmaatschappijen.

4.3.2 Maritieme regulering

De Belgische overheidssteunmaatregelen hebben ertoe geleid dat het belang van de Belgische vloot, d.w.z. de schepen die de Belgische vlag voeren, in het Europese klassement enorm toegenomen is. De goede reputatie van de Belgische vlag heeft bijgedragen tot deze heropleving; het is dan ook onze plicht deze reputatie hoog te houden.

Eind 2003 telde onze vloot 30 geregistreerde schepen met een gezamenlijke tonnage van 1.128.462. Op dit moment zijn de aantallen opgeklommen tot 60 schepen en een tonnage van 4.020.675. Er wordt verwacht dat de Belgische koopvaardijvloot eind 2007 zal bestaan uit 69 schepen met een totale tonnage van 4.549.394.

Het verstevigen en verder ontwikkelen van de Belgische vloot is in de eerste plaats belangrijk voor de ontplooiing van een duurzaam, veilig en milieuvriendelijk

l'environnement. Surveiller la qualité des bateaux qui naviguent sous pavillon belge n'est donc pas suffisant. La capacité de cette flotte a quadruplé en l'espace de quelques années. Tous ces bateaux sont contrôlés et doivent répondre à certaines conditions techniques pour affronter la mer. Des dispositions importantes en matière de sécurité maritime avec cinq bureaux de classification internationaux ont été signées le 27 juin 2006. Dans les dispositions de travail se trouve la méthode qui doit assurer des contrôles maritimes de qualité.

Les armateurs et l'État donnent mission aux bureaux de classification pour exercer certaines inspections et délivrer des certificats. Les bureaux de classification sont des institutions particulières qui déterminent des règles techniques et impartiales auxquelles un navire doit répondre pour être assuré navigable. Ledit navire doit également répondre à des normes de sécurité. Ces contrôles seront effectués dorénavant par les bureaux de classification suivant les dispositions de travail définies.

La Direction Générale Transport maritime, compétente, entre autres, pour le contrôle maritime, travaille depuis des années avec ces bureaux de classification. Jusqu'à présent, sur demande de ces bureaux et au cas par cas, des admissions temporaires étaient fournies par le service pour honorer ces tâches. La signature avec les cinq bureaux de classification entraîne un système uniforme où les habilitations, les conditions, les modalités, les procédures de communication et les règles de responsabilité sont fixées une fois pour toutes.

Pour cela, la collaboration est étroite avec les armateurs pour assurer un pourcentage d'arrestation extrêmement faible des navires qui battent pavillon belge lors des contrôles par l'état de port. La réputation d'un état de pavillon est liée aussi à l'efficacité que l'administration concernée peut fournir aux armateurs. Pour encore augmenter celle-ci, plus d'attention spéciale devra être accordée à une amélioration de la réaction du SPF en cas d'incidents portant sur la conformité des navires sous pavillon belge.

La politique a déjà porté des fruits tangibles. Le pavillon belge est passé de la liste grise du Memorandum de Paris à la liste blanche, c'est-à-dire le groupe des états pavillonnaires ayant la meilleure réputation.

Maintenant que la flotte de navires autorisés à porter le pavillon belge se situe dans le top 10 européen et le top 30 mondial, la Belgique doit veiller tout particulièrement à devenir un acteur de poids dans la préparation

transport. Het bewaken van de kwaliteit van schepen die varen onder de Belgische kwaliteitsvlag is daarbij niet onbelangrijk. De capaciteit van de vloot onder Belgische vlag is in een paar jaar tijd verviervoudigd. Al deze schepen worden gecontroleerd en moeten aan bepaalde technische vereisten voldoen om zeewaardig te zijn. Op 27 juni 2006 werden werkafspraken op het vlak van de maritieme veiligheid met 5 internationale classificatiebureaus ondertekend. In de werkafspraken staat de werkmethode die kwalitatieve scheepvaartcontroles verzekeren.

De reders en de vlaggenstaat doen beroep op classificatiebureaus om bepaalde inspecties uit te voeren en certificaten uit te schrijven. Classificatiebureaus zijn particuliere instellingen die onafhankelijk en onpartijdige technische regels vastleggen waaraan een schip moet voldoen zodat het zeewaardig is en daarbij ook aan alle veiligheidsnormen voldoet. Die controles zullen vanaf nu door de classificatiebureaus gedaan worden volgens de uitgewerkte werkafspraken.

Het directoraat-generaal Maritiem Vervoer, bevoegd voor onder meer de scheepvaartcontrole, werkt al jaren samen met die classificatiebureaus. Tot nu toe werden, op aanvraag van classificatiebureaus en geval per geval, door de dienst, steeds tijdelijke toelatingen verstrekt om bepaalde taken uit te voeren. Met de ondertekening van de 5 werkafspraken wordt gestreefd naar een uniform systeem waarbij machtigingen, voorwaarden, modaliteiten, communicatieprocedures en aansprakelijkheidsregels éénduidig worden vastgelegd.

Met de reders wordt nauw samengewerkt opdat zo weinig mogelijk schepen die de Belgische vlag voeren, aangehouden zouden worden bij een havenstaatcontrole. De reputatie van een vlaggenstaat is ook gekoppeld aan de doeltreffendheid die de betrokken administratie aan de reders kan aanbieden. Om deze nog te verbeteren wordt bijzondere aandacht geschonken aan een verbetering van de respons van de FOD bij incidenten die de conformiteit van de Belgische schepen in opspraak brengen.

Het beleid heeft reeds tastbare vruchten afgeworpen. De Belgische vlag is vanuit de «gray list» van de Paris MOU opgeklimmen tot «white list» d.w.z. de groep van vlaggenstaten met de beste reputatie.

Daar de vloot van zeeschepen die gerechtigd zijn om de Belgische vlag te voeren nu behoort tot de top tien in de EU en de top 30 op de wereldranglijst, zal België bijzondere aandacht besteden aan het zich positioneren

et la réalisation de la législation européenne et internationale.

La Belgique s'est repositionnée parmi les principales nations maritimes. Pour la première fois depuis 30 ans, la Belgique a de nouveau été élue membre du Conseil de l'OMI.

Enfin, la bonne réputation comme état de pavillon exige que la Belgique ratifie les protocoles SOLAS et Load line. Il est prévu de finaliser cette ratification en 2006.

Les projets de loi ont été déposés au greffe du Sénat le 28/09/06.

4.3.3 Régulation de la navigation intérieure

Des décisions de principe ont également été prises concernant le reste du cadre réglementaire de la navigation intérieure.

Afin de moderniser le régime contractuel belge pour le transport de marchandises en navigation intérieure, il a été décidé de ratifier la Convention de Budapest du 22 juin 2001 (CMNI). Quelques questions portant sur le champ d'application (uniquement international ou également national) ainsi que d'éventuelles demandes d'explications (faute nautique légale) ont trouvé réponse, de sorte que la procédure d'approbation et ratification peut débiter.

Il avait été décidé, dans une première phase, de n'approuver et ratifier la CMNI que pour le transport international de marchandises afin de l'inclure ainsi dans le droit positif belge. Pour ce qui est du transport national de marchandises, la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial reste d'application. Dans une deuxième phase, on a ensuite travaillé à la modernisation de ladite loi, dont il faut dès lors vérifier la cohérence avec les dispositions de la Convention.

Etant donné que la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial reste pour l'instant en vigueur pour le transport national, il importe d'adapter les dispositions de l'article 32 de cette loi, afin de tenir compte des modifications apportées aux prescriptions d'équipage. Ce processus s'opérera par le biais d'un amendement lors de l'adaptation de la loi sur la sécurité des navires.

Enfin, les initiatives nécessaires seront prises afin de résorber le retard de la Belgique en matière de mise en oeuvre de certaines résolutions de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin.

en profileren bij het meewerken aan het tot stand komen van de internationale en Europese regelgeving.

België heeft zich terug bij voorname maritieme naties kunnen positioneren. Voor het eerst in 30 jaar werd België terug verkozen tot lid van de IMO Raad.

Ten slotte vereist het hoog houden van onze reputatie als vlaggenstaat dat België de SOLAS en Load line protocollen ratificeert. Er wordt in het vooruitzicht gesteld dat beide protocollen nog in 2006 kunnen geratificeerd worden.

De desbetreffende wetsontwerpen werden ter griffie van de senaat neergelegd op 28/09/06.

4.3.3 Regulering binnenvaart

Ook inzake het overig reglementair kader voor de binnenvaart zijn er een aantal principiële beslissingen getroffen.

Om het Belgisch contractueel regime voor het goederenvervoer over de binnenwateren te moderniseren, is er beslist om het Verdrag van Boedapest van 22 juni 2001 (CMNI) te ratificeren. Enkele vragen omtrent het toepassingsgebied (enkel internationaal of ook nationaal) en eventueel af te leggen verklaringen (wettelijke nautische fout) zijn beantwoord, zodat de procedure tot goedkeuring en ratificatie kan worden opgestart.

Er werd beslist om in een eerste fase het CMNI Verdrag enkel voor internationaal goederenvervoer goed te keuren en te ratificeren om het aldus deel te laten uitmaken van het Belgische positieve recht. Op nationaal goederenvervoer blijft de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting van toepassing. In een tweede fase wordt dan gewerkt aan een modernisering van voornoemde wet, waarbij de coherentie met de Verdragsbepalingen dient te worden onderzocht.

Vermits de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting vooralsnog haar betekenis zal behouden voor het nationaal vervoer, is het van belang de bepalingen van artikel 32 van die wet aan te passen, zodat rekening wordt gehouden met de wijzigingen doorgevoerd aan de bemanningsvoorschriften. Dit zal gebeuren via een amendement bij de aanpassing van de wet op de veiligheid van schepen.

Tenslotte zullen de nodige initiatieven worden genomen om de achterstand die België heeft bij het implementeren van bepaalde resoluties van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart weg te werken.

4.3.4 Régulation ferroviaire

4.3.4.1 *Libéralisation transport de marchandises*

A côté de la réforme de la SNCB, les premier et deuxième paquets ferroviaires ont progressivement libéralisé le trafic de marchandises. La dernière étape à cette ouverture se produira le 1^{er} janvier 2007, avec l'ouverture du marché national de fret. A l'heure actuelle, le réseau ferroviaire accueille déjà quatre entreprises de transport de marchandises : B-Cargo, DLC, Rail4Chem et SNCF Fret, témoignant d'une augmentation pendant les 8 premiers mois de 2006 de 7 % du nombre de tonnes-Km transportés par rapport à la même période en 2005. Six autres entreprises ont officiellement entamé la procédure d'obtention de leur certificat de sécurité.

4.3.4.2 *Régulation du transport ferroviaire*

Des systèmes adéquats de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire assurent à toutes les entreprises ferroviaires un accès égal et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Ils répondent aux besoins des utilisateurs et permettent une concurrence équitable dans la fourniture des services ferroviaires.

Les entreprises ferroviaires disposent également de toutes les informations requises pour exercer leur droit d'accès.

Le comportement des entreprises ferroviaires sur le réseau belge requiert également un contrôle permanent et spécialisé.

L'arrêté royal du 25 octobre 2004 a créé un service spécifique au sein de l'administration, le Service de Régulation du Transport ferroviaire. Pour garantir son indépendance et un degré d'autonomie fonctionnelle suffisante à l'exercice de ses missions de contrôle, il est placé sous l'autorité hiérarchique immédiate du ministre de la Mobilité. Il est devenu opérationnel le 1^{er} mars 2006 et se compose de quatre experts, d'un directeur et d'un directeur adjoint. Ses frais de fonctionnement s'élèvent à 587.000 euros pour 2006 et à 783.000 euros les années suivantes, conformément à l'arrêté royal du 24 mai 2006.

Il est chargé de surveiller l'application des dispositions réglementaires et en particulier la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'acquitte des fonctions essentielles que sont la tarification et l'octroi de sillons.

4.3.4 Regulering spoor

4.3.4.1 *Liberalisering vrachtovervoer*

Naast de hervorming van de NMBS, hebben de eerste en tweede spoorwegpakketten geleidelijk het goederenvervoer geliberaliseerd. De laatste stap van die liberalisering zal op 1 januari 2007 gebeuren met de opening van de nationale vrachtmarkt. Momenteel, herbergt het spoornet vier bedrijven van goederenvervoer: B-Cargo, DLC, Rail4Chem en SNCF Fret die een verhoging van het aantal vervoerde ton/km tonen gedurende de 8 eerste maanden van 2006 in verhouding tot 2005. Zes andere bedrijven zijn officieel de procedure om hun veiligheidscertificaat te ontvangen begonnen.

4.3.4.2 *Regulering van het spoorvervoer*

Aangepaste tarifierings- en verdelingssystemen van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten zorgen ervoor dat alle spoorwegondernemingen een gelijke en niet discriminerende toegang krijgen tot de spoorweginfrastructuur. Ze beantwoorden aan de behoeften van de gebruikers en laten een billijke concurrentie bij het leveren van spoorwegdiensten toe.

De spoorwegondernemingen moeten tevens over alle nodige informatie beschikken om hun toegangsrecht uit te oefenen.

Het gedrag van de spoorwegondernemingen op het Belgisch spoorweganet vereist ook een permanente en gespecialiseerde controle.

Het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 heeft een specifieke dienst binnen de administratie opgericht, de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer. Om haar onafhankelijkheid en een voldoende functionele autonomiegraad voor de uitoefening van haar opdrachten te verzekeren, is de Dienst onder de directe hiërarchische autoriteit van de minister van Mobiliteit gebracht. Sinds 1 maart 2006 is de dienst, die uit vier deskundigen, een directeur en een adjunct-directeur samengesteld, operationeel. Haar werkingskosten bedragen 587.000 euro voor 2006 en 783.000 euro voor de volgende jaren, overeenkomstig het koninklijk besluit van 24 mei 2006.

Ze moet toezicht houden op de naleving van de reglementaire bepalingen, en in het bijzonder op de wijze waarop de beheerder van de spoorweginfrastructuur zich van zijn essentiële taken kwijt, met name de tarifiering en het toekennen van treinpaden.

Il est prévu d'étendre ses missions, afin qu'il puisse traiter les plaintes des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure quant à l'accès au réseau ferroviaire, la répartition des sillons, la tarification ou toute autre discrimination, en lieu et place du conseil de la concurrence. Il est en effet plus rationnel de confier toutes les missions de régulation à un seul et même organisme spécialisé, en l'occurrence, le service de régulation du transport ferroviaire. Un projet de loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, opérant cette extension, a été déposé en juillet à la Chambre des représentants.

4.3.4.3. *Services publics du transport ferroviaire*

Le règlement en matière de transports publics de personnes par rail et par route fait actuellement l'objet de discussions par le Parlement européen et le Conseil. Ce règlement détermine la manière dont un contrat de service public peut être attribué. La règle générale est l'adjudication publique mais une exception est entre autres prévue pour le transport ferroviaire, où une attribution directe est possible. L'on détermine également dans quelle mesure une autorité compétente peut compenser une société ferroviaire pour la réalisation d'obligations de service public imposées.

La Belgique soutient l'opinion commune du Conseil du 27 juin 2006 et va militer pour que l'avis que le Parlement européen donnera en deuxième lecture et pour que le compromis qui doit être trouvé en 2007 entre le Conseil et le Parlement européen corresponde au mieux à l'opinion commune du Conseil.

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT

Het is voorzien om haar opdrachten uit te breiden zodat ze de klachten van de spoorondernemingen of van de infrastructuurbeheerder kan behandelen wat de toegang tot het spoornet, de verdeling van de treinpaden, de tarifiering en alle andere discriminatie betreft, in plaats van de raad voor de mededinging. Het is immers meer rationeel om alle reguleringsopdrachten toe te vertrouwen aan één gespecialiseerd orgaan, hier de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer. Een wetsontwerp betreffende het gebruik van het spoorwegnet, dat die uitbreiding uitvoert, werd in juli bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers ingediend.

4.3.4.3 *Openbare dienstverlening spoorvervoer*

De verordening inzake openbaar personenvervoer per spoor en over de weg wordt momenteel besproken door het Europees Parlement en de Raad. Deze verordening bepaalt de manier waarop een openbaar dienstcontract kan worden gegund. De algemene regel is openbare aanbesteding, maar een uitzondering wordt onder meer voorzien voor het spoorvervoer, waar een directe gunning mogelijk is. Er wordt ook bepaald in welke mate een bevoegde overheid een spoorwegmaatschappij kan vergoeden voor het vervullen van opgelegde openbare dienstverplichtingen.

België steunt het gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 27 juni 2006 en zal ervoor ijveren dat het advies dat het Europees Parlement in tweede lezing geeft en het compromis dat tussen de Raad en het Europees Parlement in 2007 gevonden moet worden, zo nauw mogelijk aansluit bij het gemeenschappelijk standpunt van de Raad.

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT