



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

07-11-2005

Après-midi

maandag

07-11-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité sur "l'entrée en vigueur de l'article 3 de la loi relative à la publicité pour les véhicules à moteur" (n° 8184)
Orateurs: **Olivier Chastel, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le maintien de l'interdiction de dépassement pour les camions sur les autoroutes" (n° 8620)
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la libéralisation du transport ferroviaire international et national de passagers au sein de l'Union européenne" (n° 8396)
Orateurs: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en place d'une certification commune aux conducteurs de train dans le cadre de la libéralisation du transport ferroviaire" (n° 8397)
Orateurs: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "l'application de la directive Eurovignette" (n° 8554)
Orateurs: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les feux dont doivent être équipés les vélos" (n° 8577)
Orateurs: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le nouveau règlement concernant les zones 30" (n° 8745)
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Interpellation de M. Pieter De Crem au ministre de la Mobilité sur "l'information du consommateur concernant la sécurité du trafic aérien" (n° 697)
Orateurs: **Pieter De Crem**, président du groupe CD&V, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit over "de inwerkingtreding van artikel 3 van de wet betreffende de reclame voor motorvoertuigen" (nr. 8184)
Sprekers: **Olivier Chastel, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de handhaving van het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen" (nr. 8620)
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de liberalisering van het internationaal en nationaal reizigersvervoer per spoor in de Europese Unie" (nr. 8396)
Sprekers: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van een gemeenschappelijke certificering voor de treinbestuurders in het kader van de liberalisering van het spoorvervoer" (nr. 8397)
Sprekers: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de toepassing van de Eurovignetrichtlijn" (nr. 8554)
Sprekers: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de verlichting waarmee fietsen moeten zijn uitgerust" (nr. 8577)
Sprekers: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe zone 30-regeling" (nr. 8745)
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Interpellatie van de heer Pieter De Crem tot de minister van Mobiliteit over "het inlichten van de consument over de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 697)
Sprekers: **Pieter De Crem**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

<i>Motions</i>	13	<i>Moties</i>	13
Question de M. Miguel Chevalier au ministre de la Mobilité sur "la possibilité pour une motocyclette avec side-car de circuler avec une remorque" (n° 8602) <i>Orateurs: Miguel Chevalier, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	13	Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid voor een motorfiets met zijspan om met een aanhangwagen te rijden" (nr. 8602) <i>Sprekers: Miguel Chevalier, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	13
Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité sur "l'octroi du certificat de sécurité à la SNCF" (n° 8716) <i>Orateurs: Eric Massin, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	13	Vraag van de heer Eric Massin aan de minister van Mobiliteit over "de toekenning van het veiligheidscertificaat aan de SNCF" (nr. 8716) <i>Sprekers: Eric Massin, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	13

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 07 NOVEMBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 07 NOVEMBER 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 22 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité sur "l'entrée en vigueur de l'article 3 de la loi relative à la publicité pour les véhicules à moteur" (n° 8184)

01.01 Olivier Chastel (MR) : En vertu de l'article 3 de la loi du 23 janvier 2002 relative à la publicité pour les véhicules à moteur, cette dernière doit comporter un avertissement portant sur la responsabilité du conducteur en matière de prudence au volant. Les modalités d'application de cet avertissement doivent être fixées par le Roi après consultation de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). Pourquoi cette disposition n'est-elle pas encore d'application alors que le reste de la loi l'est depuis trois ans ?

Des contacts ont-ils été pris auprès de l'IBSR ? Dans l'affirmative, quelles en sont les conclusions ? Dans la négative, quand envisagez-vous d'en prendre ? Bref, quand espérez-vous faire entrer l'article 3 en vigueur ?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La loi du 23 janvier 2002 relève de la compétence conjointe des ministres de la Mobilité et de la Protection de la consommation. Bien que les travaux préparatoires aient été menés sous la précédente législature, il est exact que les arrêtés royaux d'application des articles 3 et 5 de cette loi n'ont toujours pas été pris. Je vous remercie d'avoir posé votre question et m'engage à œuvrer pour mener à terme ce qui a été entrepris.

01.03 Olivier Chastel (MR) : Je suis sans voix, je

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit over "de inwerkingtreding van artikel 3 van de wet betreffende de reclame voor motorvoertuigen" (nr. 8184)

01.01 Olivier Chastel (MR): Krachtens artikel 3 van de wet van 23 januari 2002 betreffende de reclame voor motorvoertuigen moet die laatste een waarschuwing bevatten betreffende de verantwoordelijkheid van de bestuurder in verband met het veilig rijgedrag. De Koning moet na raadpleging van het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid (BIVV) de nadere regels bepalen omtrent het aanbrengen van de waarschuwing. Waarom is die bepaling nog niet van toepassing terwijl de rest van de wet al drie jaar van kracht is? Zijn er al contacten geweest met het BIVV? Zo ja, wat zijn de conclusies? Zo neen, wanneer overweegt u die contacten te leggen? Wanneer hoopt u artikel 3 in werking te doen treden?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De wet van 23 januari 2002 behoort tot de gezamenlijke bevoegdheid van de ministers van Mobiliteit en van Consumentenzaken. Hoewel de voorbereiding van de wet tijdens de vorige regeerperiode plaatsgevonden heeft, klopt het dat de koninklijke besluiten ter uitvoering van de artikelen 3 en 5 van die wet nog altijd niet genomen werden. Ik dank u voor uw vraag en beloof alles in het werk te stellen om wat werd aangevat tot een goed einde te brengen.

01.03 Olivier Chastel (MR): Ik sta verstomd en

déplore le manque de coordination existant au sein d'un même département et le manque de suivi de l'application de la législation.

01.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il s'agit d'une compétence conjointe de deux cabinets. Ma collègue Mme Van den Bossche et moi-même comptons bien débloquer ce dossier.

L'incident est clos.

02 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le maintien de l'interdiction de dépassement pour les camions sur les autoroutes" (n° 8620)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Sur certains tronçons de nos autoroutes, il est interdit aux camions de doubler. Cette interdiction est signifiée au moyen d'un panneau de signalisation. Je me demande toutefois si cette interdiction sera maintenue. Aux Pays-Bas, il est recouru pour cela à des caméras fonctionnant sans personnel. Un arrêté royal permet de le faire aussi en Belgique.

Le respect de l'interdiction de dépasser constitue-t-il une priorité pour la police fédérale? Le ministre pourrait-il fournir des chiffres concernant le nombre de constats établis en 2003 et en 2004? Les infractions ne sont-elles constatées que *de visu* ou ce constat se fait-il au moyen d'appareils de contrôle? S'il n'est pas fait usage d'appareils de contrôle, quelle en est la raison? Aucun appareil n'est-il homologué ou la police fédérale n'en possède-t-elle pas?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il n'existe pas de statistiques concernant le nombre d'infractions à l'interdiction de dépasser. L'adaptation du fonds de sécurité routière permettra à l'avenir de disposer de davantage d'informations sur le respect des règles de circulation routière, qui pourrait devenir un élément de la politique générale. Les infractions à une interdiction de dépasser sont constatées *de visu*. Un commentaire verbal peut être formulé après le constat. Les caméras fixes installées le long des autoroutes ne constatent que des excès de vitesse. La police fédérale dispose d'au moins une voiture équipée d'une caméra permettant de procéder à des constats divers. Elle permet de suivre des automobilistes sur un trajet donné et de les confronter ensuite aux images enregistrées. Il ne se pose donc aucun problème d'homologation. Les règles générales relatives aux constats sont d'application.

betreur het gebrek aan coördinatie binnen eenzelfde departement, alsook de mankende follow-up van de toepassing van de wetgeving.

01.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Het betreft een gezamenlijke bevoegdheid van de beide kabinetten. Mijn collega mevrouw Van den Bossche en ikzelf zijn wel degelijk van plan dat dossier weer vlot te trekken.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de handhaving van het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen" (nr. 8620)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op verschillende plaatsen op onze snelwegen geldt een inhaalverbod voor vrachtwagens, dat wordt aangeduid met een verkeersbord. Ik vraag mij echter af of dit verbod wel gehandhaafd wordt. In Nederland zet men daarvoor nu onbemande camera's in. Ook in België maakt een KB het mogelijk om dit te doen.

Is de handhaving van het inhaalverbod een prioriteit voor de federale politie? Kan de minister cijfers geven over het aantal vaststellingen in 2003 en 2004? Worden de overtredingen louter *de visu* vastgesteld of gebeurt dit ook met controleapparatuur? Indien er geen controleapparaten worden gebruikt, hoe komt dat dan? Zijn er geen toestellen gehomologeerd of bezit de federale politie er geen?

02.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er bestaan geen statistieken over het aantal overtredingen van een inhaalverbod. Door een aanpassing van het Verkeersveiligheidsfonds zullen we in de toekomst meer informatie verkrijgen over verkeershandhaving en kan dit een onderdeel worden van de algemene politiek. Inbreuken op een inhaalverbod worden *de visu* vastgesteld. Na vaststelling kan men mondeling al dan niet commentaar geven. De vaste camera's stellen op autowegen enkel snelheidsinbreuken vast. Wel beschikt de federale politie over minstens één wagen met camera waarmee alle soorten vaststellingen kunnen gebeuren. Men kan bestuurders over een heel traject volgen en hen confronteren met de beelden. Er is dus geen homologatieprobleem. De algemene vaststellingsregels gelden.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Cette réponse ne nous apporte rien. Les constatations sont de toute façon enregistrées d'une manière ou d'une autre. Il est à espérer qu'à l'avenir, les choses s'amélioreront.

Généraliserez-vous par exemple cette règle aux routes rapides comportant deux bandes de circulation ?

02.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je me consulte avec les ministres des Régions ainsi qu'avec le secteur afin de déterminer s'il serait indiqué de préciser le règlement relatif à l'interdiction de dépasser.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la libéralisation du transport ferroviaire international et national de passagers au sein de l'Union européenne" (n° 8396)

03.01 Camille Dieu (PS) : Les eurodéputés ont opté, le 28 septembre, pour une ouverture plus rapide et plus large à la concurrence du transport ferroviaire de passagers, ouverture qui avait été prévue par la Commission européenne à partir de janvier 2010 seulement et uniquement concernant le trafic international, alors que les eurodéputés incluent également le trafic national.

Notre souhait, en tant que socialistes, est de préserver un service public de qualité, la sécurité du réseau et de bonnes conditions de travail pour le personnel. Mais de nombreuses mesures dangereuses ont déjà été prises dans le seul souci de compétitivité afin de mettre en œuvre ces premier et deuxième paquets ferroviaires.

Certains eurodéputés ont exprimé leur inquiétude concernant le caractère ultra-libéral du texte proposé, laissant de nombreuses questions essentielles sans réponses (*Interruption de M. Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité*).

Quelle stratégie la Belgique mettra-t-elle en œuvre contre ce texte qui menace l'Europe du rail et laisse entrevoir le dépeçage des réseaux de petite taille ? Quels amendements le ministre déposera-t-il lors

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Aan dit antwoord hebben we eigenlijk niets. Vaststellingen worden toch op een of andere manier geregistreerd. Hopelijk komt er in de toekomst een verbetering.

Zal men de regel veralgemenen naar bijvoorbeeld snelwegen met twee rijstroken?

02.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er wordt overlegd met de ministers van de Gewesten en met de sector om uit te maken of het aangewezen is meer duidelijkheid te scheppen over het inhaalverbod.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de liberalisering van het internationaal en nationaal reizigersvervoer per spoor in de Europese Unie" (nr. 8396)

03.01 Camille Dieu (PS): De Europarlementsleden hebben op 28 september gekozen voor een snellere en ruimere openstelling voor mededinging van het reizigersvervoer per spoor. De Europese Commissie had de openstelling ervan pas vanaf januari 2010 gepland en die gold uitsluitend voor het internationaal vervoer, terwijl de Europarlementsleden ook het nationaal vervoer daarin willen opnemen.

Als socialisten willen wij dat de kwaliteit van de openbare dienstverlening gevrijwaard wordt, dat de veiligheid op het net verzekerd is en dat het personeel in goede omstandigheden kan blijven werken. Er werden echter al tal van gevaarlijke maatregelen getroffen teneinde dat eerste en tweede pakket aan maatregelen met betrekking tot het spoorwegvervoer ten uitvoer te leggen en daarbij werd enkel een vrijwaring van de concurrentiekracht beoogd.

Sommige Europarlementsleden hebben hun bezorgdheid geuit over het ultraliberale karakter van de voorgestelde tekst, waarin tal van essentiële vragen onbeantwoord worden gelaten. (*Onderbreking door minister Renaat Landuyt*)

Welke strategie zal de Belgische regering volgen? Hoe zal ze tegen die tekst ingaan die het Europese treinvervoer bedreigt en mogelijk tot een uitverkoop van de kleine spoorwegnetten kan leiden? Welke

du prochain Conseil des ministres des Transports ?

amendementen zal de minister op de komende Raad van de ministers van Vervoer indienen?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Dans l'attente des résultats de l'évaluation de la libéralisation du fret ferroviaire, qui devraient être disponibles en janvier 2006 (mais le Conseil aura lieu en décembre !), la Belgique n'est pas convaincue de la nécessité de libéraliser le transport des passagers.

03.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): In afwachting van de resultaten van de evaluatie van de liberalisering van het vrachtvervoer per spoor, die beschikbaar zouden moeten zijn in januari 2006 (maar de Raad komt in december bijeen!), is België niet overtuigd van de noodzaak het passagiersvervoer te liberaliseren.

J'ai moi-même commandé une analyse d'impact qui analyse les trois scénarios : premièrement, la libéralisation du transport international de personnes sans cabotage avec l'actuelle directive 1191/69 ; deuxièmement, la libéralisation du transport international de personnes avec cabotage, avec l'actuelle directive 1191/69 ; troisièmement, la libéralisation du transport international de personnes avec cabotage, avec la nouvelle proposition sur les obligations des services publics.

Ik heb zelf een impactanalyse besteld die de drie scenario's bestudeert: ten eerste, de liberalisering van het internationaal personenvervoer zonder cabotage, in het kader van de huidige richtlijn 1191/69; ten tweede, de liberalisering van het internationaal personenvervoer met cabotage, in het kader van de huidige richtlijn 1191/69; ten derde, de liberalisering van het internationaal personenvervoer met cabotage, in het kader van het nieuwe voorstel over de verplichtingen van de overheidsdiensten.

La libéralisation aura un impact positif sur la mobilité et négatif sur l'opérateur historique de transport ferroviaire. Le cabotage détournera des recettes du service de transport intérieur au profit du service de transport international. Je transmettrai les résultats de cette étude à la Commission et à la présidence britannique.

De liberalisering komt de mobiliteit ten goede maar speelt in het nadeel van de historische operator van het spoorvervoer. Inkomsten uit het binnenlandse spoorvervoer zullen als gevolg van cabotage naar de internationale vervoerders vloeien. Ik zal de conclusies van die studie aan de Commissie en het Britse voorzitterschap bezorgen.

Avec ou sans la Belgique, le texte sera voté, mais nous pouvons, avec la France et le Luxembourg, qui partagent nos inquiétudes, proposer que le texte soit amélioré, pour marquer un lien avec la proposition de règlement relatif aux obligations de service public dans le domaine du transport terrestre et pour offrir davantage de garanties pour le service public.

De tekst zal met of zonder onze steun worden aangenomen. Maar samen met Frankrijk en Luxemburg die onze bezorgdheid delen, kunnen we voorstellen om de tekst beter te laten aansluiten bij het voorstel van verordening inzake de openbare dienstverplichtingen op het gebied van het landvervoer. We moeten de tekst tevens zodanig aanpassen dat de openbare dienstverlening optimaal gewaarborgd wordt.

Un amendement consistera dès lors à exclure du champ d'application de la directive le transport transfrontalier, ce qui évitera également le faux cabotage.

Via een amendement willen we het grensoverschrijdend vervoer uit de toepassingsfeer van de richtlijn lichten, waardoor nep-cabotage eveneens onmogelijk wordt.

Le service international serait dès lors redéfini comme celui dont la distance parcourue est supérieure à une distance de référence.

De internationale dienst zou dus opnieuw worden omschreven als de dienst waarvan de afgelegde afstand groter is dan een referentiewaarde.

Un autre amendement proposera l'application du principe de subsidiarité en ce qui concerne l'accès au réseau, ce qui, en tenant compte des grandes différences entre États, permettrait par exemple à la Belgique de maintenir son service public. L'organisme de contrôle visé à l'article 30 de la directive pourrait se voir attribuer un rôle important en ce sens.

Een ander amendement voorziet in het toepassen van het subsidiariteitsprincipe voor de toegang tot het net. Rekening houdend met de grote verschillen tussen de staten zou dit bijvoorbeeld betekenen dat België zijn overheidsdienst zou mogen behouden. De in artikel 30 van de richtlijn bedoelde controle-instelling zou een belangrijke rol in die zin kunnen spelen.

03.03 Camille Dieu (PS) : Si nous restons inquiets, nous nous réjouissons de voir que vous partagez nos craintes puisque vous insistez pour préserver le service public et que vous reconnaissez la menace qui pèse sur la SNCB.

03.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : En Belgique, 30 % du réseau est potentiellement international et au Grand-Duché de Luxembourg, 90%.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mise en place d'une certification commune aux conducteurs de train dans le cadre de la libéralisation du transport ferroviaire" (n° 8397)

04.01 Camille Dieu (PS) : Je ne reviendrai pas sur le cadre général de la question, que je viens de tracer, mais sur le problème de la sécurité.

Fin septembre, les eurodéputés ont adopté une certification commune aux conducteurs de train. Cette licence européenne est nécessaire depuis l'ouverture du fret international en 2003. Elle sera délivrée par les États et reposera sur des exigences techniques, physiques, psychologiques et linguistiques. Propriété du conducteur, elle sera complétée par une attestation de connaissances des lignes, du matériel et des protocoles de sécurité.

Cette directive est issue d'un accord entre partenaires sociaux dans le domaine des transports. Un contact a aussi eu lieu entre patronat et syndicats.

Selon M. Gilles Savary, eurodéputé socialiste et vice-président de la commission Transports et Tourisme, cette directive constitue « un message social fort dans un océan de libéralisation ».

On ne peut que se féliciter de cette réalisation, mais comment ce processus de certification sera-t-il géré en Belgique, combien de personnes seront-elles concernées et quelles fonctions bénéficieront de la formation ?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : La proposition de directive relative à la certification des conducteurs de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté fait partie du prétendu « troisième paquet ferroviaire ».

03.03 Camille Dieu (PS): We zijn nog altijd bezorgd maar het verheugt ons dat u onze bezorgdheid blijkbaar deelt vermits u met klem het behoud van de openbare dienst vraagt en de bedreiging voor de NMBS erkent.

03.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): In België is 30 procent van het netwerk potentieel internationaal terwijl dat in het Groothertogdom Luxemburg 90 procent is.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van een gemeenschappelijke certificering voor de treinbestuurders in het kader van de liberalisering van het spoorvervoer" (nr. 8397)

04.01 Camille Dieu (PS): Ik zal niet terugkomen op het algemeen kader van de vraag, dat ik zo-even heb geschetst, maar wil even stilstaan bij de veiligheid.

Eind september hebben de Europarlementsleden een gemeenschappelijke certificering voor treinbestuurders goedgekeurd. Zo'n Europese licentie is noodzakelijk sinds het internationaal vrachtvervoer in 2003 werd geliberaliseerd. Ze zal door de lidstaten worden uitgereikt en op technische, lichamelijke, psychologische en taalvereisten berusten. Ze is eigendom van de bestuurders en zal worden aangevuld met een attest betreffende de kennis van de lijnen, het materieel en de veiligheidsprotocollen.

Die richtlijn is het resultaat van een akkoord tussen de sociale partners van de vervoersector. Er waren ook contacten tussen werkgevers en vakbonden.

Volgens de heer Gilles Savary, socialistisch Europarlementslid en ondervoorzitter van de commissie vervoer en toerisme, brengt deze richtlijn "een sterke sociale boodschap in een oceaan van liberalisering".

We zijn uiteraard erg tevreden met deze maatregel, maar vragen ons af hoe het certificeringsproces in België zal worden beheerd, hoeveel mensen die maatregel aanbelangt en voor welke functies er een opleiding komt?

04.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Het voorstel van richtlijn betreffende de certificering van de treinbestuurders op het spoorwegennet van de Europese Gemeenschap maakt deel uit van het zogenaamde "derde spoorwegpakket".

Le Conseil l'a approuvé en première lecture en décembre 2004. Bien que la Commission considère ce paquet comme un tout, les États membres ont approuvé cette proposition séparément, tout en reconnaissant l'importance de cette directive. Le Parlement européen a voté toutes les propositions le 25 septembre 2005. Le rapport Savary a été approuvé à la majorité. Ce qui témoigne aussi de l'importance de la directive pour les eurodéputés.

J'espère que le Conseil et le Parlement européen arriveront au plus vite à un accord. Dans le cadre du processus de codécision, la Belgique plaidera en ce sens au Conseil de décembre. Donc, même si les avancées sont considérables, la directive n'est pas encore adoptée.

L'accord entre partenaires sociaux sur la licence européenne, base de la directive, définit un processus de reconnaissance mutuelle des qualifications et états de santé des conducteurs.

Ces exigences sont reprises dans le projet de directive sur la certification des équipages de train voté en première lecture au Parlement européen en septembre. La certification mise au point en Belgique se basera évidemment sur ces principes qui font déjà l'objet d'un consensus social. Si la reconnaissance des qualifications intervient à l'arrivée de trains étrangers en Belgique, elle concerne aussi les conducteurs nationaux. Ce processus est prévu par la directive, la certification des conducteurs nationaux ne devant intervenir qu'en deuxième lieu.

Le projet prévoit aussi la certification des agents d'accompagnement, à des conditions à définir par l'Agence ferroviaire européenne. Un groupe de travail définira le processus de certification des conducteurs en Belgique. Ses conclusions seront rendues au premier trimestre 2006.

04.03 Camille Dieu (PS) : Je croyais que la directive avait été adoptée. J'espère que nous aurons des informations, après la réunion du groupe de travail.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "l'application de la directive Eurovignette" (n° 8554)

Dit werd door de Raad in december 2004 in eerste lezing goedgekeurd. Hoewel de Commissie dat pakket als een geheel beschouwt, hebben de lidstaten dat voorstel afzonderlijk goedgekeurd en aldus het belang van die richtlijn onderstreept. Het Europees Parlement keurde alle voorstellen goed op 25 september 2005. Het verslag-Savary werd bij meerderheid goedgekeurd, wat er eveneens op wijst dat die richtlijn voor de Europarlementsleden van groot belang is.

Ik hoop dat de Raad en het Europees Parlement zo snel mogelijk een akkoord zullen bereiken. In het kader van het medebeslissingsproces, zal België in december dat standpunt voor de Raad bepleiten. Hoewel dus heel wat vooruitgang werd geboekt, is de richtlijn tot op heden niet goedgekeurd.

Het akkoord tussen de sociale partners over de Europese licentie, die de grondslag vormt voor de richtlijn, voorziet in een proces van wederzijdse erkenning van de kwalificaties en de gezondheidsvereisten voor de bestuurders.

Die eisen zijn opgenomen in het ontwerp van richtlijn over de certificering van het treinpersoneel dat in september jongstleden door het Europees Parlement in eerste lezing aangenomen werd. De certificering in België zal uiteraard gebaseerd zijn op de principes waarover al een sociale consensus bestaat. De erkenning van de kwalificaties is belangrijk wanneer buitenlandse treinen in België aankomen maar betreft eveneens de nationale bestuurders. De richtlijn voorziet in dit proces en de certificering van de nationale bestuurders zal pas in een tweede fase gebeuren.

Het ontwerp voorziet eveneens in de certificering van het begeleidingspersoneel volgens voorwaarden die door het Europees spoorwegbureau moeten worden bepaald. Een werkgroep zal de procedure voor de certificering van de bestuurders in België uitstippelen. Zijn conclusies zullen in het eerste kwartaal van 2006 worden bekendgemaakt.

04.03 Camille Dieu (PS): Ik dacht dat de richtlijn aangenomen was. Ik hoop dat we over informatie zullen beschikken na de vergadering van de werkgroep.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de toepassing van de Eurovignetrichtlijn" (nr. 8554)

05.01 Camille Dieu (PS) : En avril dernier, à Luxembourg, les ministres du Transport sont parvenus à un accord sur le projet de directive « Eurovignette » pour les camions.

Les discussions ont été longtemps bloquées par une opposition entre les pays « périphériques », inquiets du coût des péages, et les pays « de transit », favorables à une taxation pour financer leurs infrastructures et prendre en compte les conséquences sur l'environnement. La Belgique avait voté contre le projet.

La directive, finalement signée le 17 juin dernier, prévoit des taux minima pour les taxes annuelles sur les véhicules et des règles cadres pour les droits d'usage et de péage. Les droits d'usage annuels varient selon les performances environnementales et le nombre d'essieux des véhicules, mais le taux journalier est unique : huit euros pour tous les véhicules. Pour les péages, la directive maintient le principe de la couverture des coûts et différencie les taux selon les performances environnementales et l'heure de passage.

La directive ayant été adoptée, comment va-t-on la mettre en œuvre en Belgique ? Quelles modifications la directive apportera-t-elle à notre politique de mobilité ?

Le Parlement flamand a voté, le 20 octobre, une motion appelant à la création rapide d'une vignette autoroutière. Est-ce dans le cadre de l'Eurovignette ? Peut-on concevoir une politique différente pour cette Eurovignette selon les Régions dans notre pays ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Cette directive n'est pas encore adoptée ; la procédure de codécision est compliquée, prend du temps et comporte plusieurs lectures. Le Parlement européen travaille à la deuxième lecture. Le vote en séance plénière est prévu en décembre. Au groupe de travail du Conseil, on envisage déjà un compromis pour que cette proposition puisse être approuvée. Je ne peux donc pas donner de date de transposition en droit belge.

La Belgique souhaite qu'une politique durable de transport puisse être menée. Nos positions sont proches de celles du Parlement européen. La Belgique demande une internalisation des coûts externes et un mark-up (un supplément) pour les régions urbaines, qui sont davantage aux prises avec la pollution que les autres. Il faut aussi veiller

05.01 Camille Dieu (PS): In april jongstleden hebben de ministers van Vervoer in Luxemburg een overeenkomst bereikt in verband met het ontwerp van de "Eurovignetrichtlijn" voor de vrachtwagens.

De besprekingen sleepten lang aan door de tegenstelling tussen de landen aan de rand van Europa die zich zorgen maakten over de tolgelden, en de transitlanden die met de opbrengst van de heffingen hun infrastructuur en de milieufactuur wilden betalen. België had het ontwerp afgekeurd.

De richtlijn werd uiteindelijk op 17 juni jongstleden ondertekend. Ze legt de minimumtarieven voor de jaarlijkse belastingen op de voertuigen vast en bepaalt de kaderregels voor de gebruiksrechten en de wegentol. De jaarlijkse gebruiksrechten schommelen naargelang van de milieuprestaties en het aantal assen van de voertuigen, maar de dagelijkse vergoeding ligt vast op 8 euro voor alle voertuigen. Wat de wegentol betreft, behoudt de richtlijn het principe van de kostendekking en voert ze verschillende tarieven in functie van de milieuprestaties en het uur van de doortocht in.

Hoe zal België uitvoering geven aan de inmiddels goedgekeurde richtlijn? Wat zijn de gevolgen van de richtlijn voor ons mobiliteitsbeleid?

Op 20 oktober heeft het Vlaams Parlement een motie goedgekeurd waarin op een snelle invoering van een autowegenvignet wordt aangedrongen. Gebeurde dit in het kader van het Eurovignet? Kan elk Gewest voor dit Eurovignet een eigen beleid voeren?

05.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Die richtlijn is nog niet aangenomen; de medebeslissingsprocedure is ingewikkeld, neemt veel tijd in beslag en omvat verscheidene lezingen. Het Europees Parlement werkt momenteel aan de tweede lezing. De stemming in de plenaire vergadering is gepland in december. In de werkgroep van de Raad wordt al een compromis overwogen teneinde ervoor te zorgen dat het voorstel sneller zou kunnen worden goedgekeurd. Ik kan dus nog geen datum vooropstellen voor de omzetting in het Belgisch recht.

België is voorstander van een duurzaam vervoerbeleid. Onze standpunten leunen nauw aan bij die van het Europees Parlement. Ons land vraagt een internalisering van de externe kosten en een mark-up (een supplement) voor de stedelijke gebieden, die meer dan de andere regio's met vervuiling worden geconfronteerd. Men moet er ook

à ce que l'article sur la dépense des recettes des perceptions ne change pas. Ces recettes doivent être utilisées en faveur du secteur des transports dans son ensemble et non seulement pour l'infrastructure. C'est pourquoi nous n'avons pas approuvé le texte lors de la première lecture.

Si les Régions souhaitent introduire une vignette, elles devront satisfaire aux dispositions de la directive. A mes yeux, il faut qu'une telle vignette concerne toute la Belgique et pas seulement une des Régions, mêmes si elles sont autonomes en la matière.

Une concertation entre les Régions sur la transposition de cette directive me semble nécessaire.

05.03 Camille Dieu (PS) : Je reviendrai sur le sujet pour m'inquiéter du résultat de ces concertations.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les feux dont doivent être équipés les vélos" (n° 8577)

06.01 Camille Dieu (PS): En remplaçant, dans la réglementation, le terme «bicyclette» par «cycliste», vous avez autorisé que les vélos ne soient plus équipés de lumières, pourvu que les cyclistes le soient, au moyen, par exemple, de feux placés sur un bandeau de tête ou sur le sac à dos.

Je crains que cette modification n'aille à l'encontre de la sécurité. En effet, il suffit que le cycliste tourne la tête pour qu'il ne soit plus visible par les automobilistes. Ne peut-on rendre obligatoire d'équiper lors de la vente les vélos de feux blanc à l'avant et rouge à l'arrière ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : On doit protéger le cycliste et non le vélo. Il faut considérer les cas où le cycliste n'est pas sur son vélo.

06.03 Camille Dieu (PS): Vous venez de me répondre. Il faut exiger la présence de feux sur les deux.

06.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Je vais réfléchir à votre proposition.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre

op toezien dat het artikel over de besteding van de ontvangsten uit de heffingen niet wordt gewijzigd. Die ontvangsten moeten ten voordele van de vervoerssector in zijn geheel en niet enkel voor de infrastructuur worden aangewend. Daarom hebben wij de tekst in eerste lezing niet goedgekeurd.

Als de Gewesten een vignet willen invoeren, dan zullen zij zich aan de bepalingen van de richtlijn moeten conformeren. In mijn ogen moet een dergelijk vignet voor het hele land en niet enkel voor één Gewest worden ingevoerd, ook al zijn de Gewesten ter zake autonoom.

Ik vind het noodzakelijk dat de Gewesten overleg plegen over de omzetting van die richtlijn.

05.03 Camille Dieu (PS): Ik zal hierop later terugkomen en vragen welk resultaat dat overleg heeft opgeleverd.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de verlichting waarmee fietsen moeten zijn uitgerust" (nr. 8577)

06.01 Camille Dieu (PS): Door in de regelgeving het begrip 'fiets' door 'fietser' te vervangen, moeten fietsen niet langer met lichten zijn uitgerust, op voorwaarde dat de fietsers ermee zijn uitgerust. Zo kunnen lichten op een hoofdband of op een rugzak worden aangebracht.

Ik vrees dat die wijziging de veiligheid in het gedrang brengt. Een fietser die het hoofd draait, is namelijk niet langer zichtbaar voor de automobilisten. Kan niet worden bepaald dat fietsen bij de verkoop vooraan met een wit en achteraan met een rood licht moeten worden uitgerust?

06.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): We moeten de fietser beschermen en niet de fiets. We moeten dus ook rekening houden met de veiligheid van de fietser wanneer hij niet op zijn fiets zit.

06.03 Camille Dieu (PS): U heeft zopas mijn vraag beantwoord. Beide moeten verlicht zijn.

06.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik zal over uw voorstel nadenken.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de

de la Mobilité sur "le nouveau règlement concernant les zones 30" (n° 8745)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Nous nous interrogeons sur la cohérence de la nouvelle réglementation applicable aux zones 30. A proximité des écoles, la zone 30 ne serait en vigueur que les jours d'école, de 7 à 19 heures. Comment les automobilistes étrangers sauront-ils s'il y a école ou non ? La création de deux zones 30 ne va-t-elle pas compliquer inutilement la situation ? Cette réglementation est-elle bien en conformité avec le Traité de Vienne concernant les panneaux de signalisation routière ? La limitation dans le temps de la validité des panneaux de signalisation ne va-t-elle pas constituer un précédent ? Sera-t-il encore procédé à une évaluation ? Une concertation est-elle encore prévue avec les communes et les provinces ? Quand la mesure entrera-t-elle en vigueur ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : A l'inverse de M. Van den Bergh, je crois qu'il n'y a pas lieu d'instaurer une zone 30 la nuit à proximité des écoles. C'est pourquoi je vais, par la voie d'un arrêté royal, limiter la validité de la zone 30 de 7 à 19 heures les jours d'école mais uniquement près des établissements scolaires. Les services de police ne pourront donc verbaliser qu'à ce moment-là. Au conducteur étranger qui douterait, nous conseillons de ne pas dépasser les 30 km/h. Ce texte n'est en rien contraire au Traité de Vienne. En ce qui concerne l'évaluation, nous recueillons actuellement des informations pour déterminer où il convient de placer des panneaux variables, d'adapter définitivement l'infrastructure ou encore de créer une véritable zone 30. Nous voulons une évaluation prévoyant la consultation maximale des communes et des nombreuses organisations concernées.

Le projet d'arrêté royal est prêt et la voie normale par le biais du gouvernement fédéral, des Régions et du Conseil d'État sera suivie. L'arrêté royal pourra donc entrer en vigueur dans quatre à cinq mois.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : J'ai peu d'informations nouvelles, sauf la promesse d'une évaluation.

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'évaluation est inscrite à l'ordre du jour de la Commission fédérale pour la sécurité routière et de nombreuses réactions nous parviennent par le biais du site internet www.jesuispour.be. L'évaluation sera probablement terminée d'ici à l'été.

minister van Mobiliteit over "de nieuwe zone 30-regeling" (nr. 8745)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): We vragen ons af of de nieuwe regeling voor de zone-30 wel sluitend is. In de schoolomgevingen zou de zone-30 enkel geldig zijn tijdens de schooldagen van 7 tot 19 uur. Hoe zullen buitenlandse bestuurders kunnen weten of het een schooldag is of niet? Wordt de situatie niet al te ingewikkeld door twee soorten zone-30 te creëren? Is deze regeling wel conform het Verdrag van Wenen inzake de verkeerstekens? Creëert men geen gevaarlijk precedent door de geldigheid van verkeersborden in de tijd te beperken? Komt er nog een evaluatie, komt er overleg met de gemeenten en de provincies? Wanneer treedt de maatregel in werking?

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): In tegenstelling tot de heer Van den Bergh meen ik dat er geen nood is aan een zone-30 's nachts in schoolomgevingen. Ik zal de zone-30 daarom bij KB beperken van 7 uur tot 19 uur op schooldagen, doch alleen in de schoolomgevingen. Dit betekent dat de politiediensten alleen dan kunnen verbaliseren. Als een buitenlandse chauffeur twijfelt, dan raden wij hem aan maar 30 km/uur te rijden. Het Verdrag van Wenen verbiedt deze regeling geenszins. Wat de evaluatie betreft, winnen wij momenteel informatie in om na te gaan waar er nood is aan een variabel bord of aan een bestendige infrastructuraanpassing of aan een echte zone-30. Wij willen een evaluatie met maximale inspraakmogelijkheden, zowel van de gemeenten als van tal van organisaties.

Het ontwerp-KB is klaar en volgt de gewone procedure via de federale regering, de Gewesten en de Raad van State. Over vier tot vijf maanden zal het KB dus in werking kunnen treden.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik hoor weinig nieuws, behalve de belofte van een evaluatie.

07.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De evaluatie staat op de agenda van de federale Verkeerscommissie en via de website www.ikbenvoor.be krijgen we veel individuele reacties binnen. De evaluatie kan wellicht voor de zomer worden afgerond.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : N'y aura-t-il pas de concertation structurelle avec les communes ?

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Komt er geen structureel overleg met de gemeenten?

07.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Elles sont représentées au sein de la commission fédérale de la circulation routière.

07.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Zij zijn vertegenwoordigd in de federale Verkeerscommissie.

07.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : Mon parti est favorable à l'installation de panneaux de signalisation variables ou à la création d'une zone 30 permanente avec un aménagement concret de la voirie. Ces options sont préférables à la mise en œuvre d'une politique de tolérance entre 19 heures et 7 heures. Des études prouvent en effet que les conducteurs respectent davantage les panneaux variables.

07.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijn partij is voorstander van de invoering van hetzij variabele verkeersborden, hetzij een vaste zone-30 met concrete ingrepen in het wegbeeld. Deze opties vallen te verkiezen boven het gedoogbeleid tussen 19 uur en 7 uur. Studies bewijzen immers dat de autobestuurders meer respect hebben voor variabele borden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Interpellation de M. Pieter De Crem au ministre de la Mobilité sur "l'information du consommateur concernant la sécurité du trafic aérien" (n° 697)

08 Interpellatie van de heer Pieter De Crem tot de minister van Mobiliteit over "het inlichten van de consument over de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 697)

08.01 Pieter De Crem (CD&V) : De nombreux incidents impliquant des avions ont été à déplorer au cours des derniers mois. Rien que durant le mois d'août, trois grands avions se sont écrasés au sol. En mai 2005, le ministre Landuyt a décidé de continuer à accepter la compagnie aérienne turque controversée Onur Air à Zaventem. Un peu plus tard, il a avoué qu'il aurait dû être plus sévère, soulignant par la même occasion le manque de concertation entre les États membres de l'Union européenne concernant l'adoption d'interdictions de vol à l'encontre de certaines compagnies. Si tous les services de contrôle se basent sur la même liste de vérifications, les opinions divergent toutefois quant aux sanctions à appliquer. La directive européenne 2004/36 prévoit une base légale pour les critères à prendre en compte, mais elle n'a pas encore été transposée en droit belge.

08.01 Pieter De Crem (CD&V): De voorbije maanden vielen nogal wat incidenten met vliegtuigen te betreuren. Alleen al in de maand augustus crashten er drie grote vliegtuigen. In mei 2005 besliste minister Landuyt dat de omstreden Turkse luchtvaartmaatschappij Onur Air op Zaventem mocht blijven vliegen. Enige tijd later gaf hij toe dat hij bij nader inzien strenger had moeten optreden. Hij wees er bij die gelegenheid dat er wat schort aan het overleg tussen de Europese lidstaten inzake het al dan niet invoeren van een vliegverbod voor bepaalde maatschappijen. Alle controlediensten hanteren weliswaar dezelfde checklist, maar op het vlak van de sancties lopen de visies uiteen. De Europese richtlijn 2004/36 voorziet in een wettelijke basis voor de te hanteren criteria, maar ze is alsnog niet in Belgisch recht omgezet.

Plusieurs instances ont déjà formulé des propositions tendant à mieux informer les passagers des risques qu'ils encourent. Sur le plan européen, on envisage une liste noire des compagnies qui ne satisfont pas aux dispositions en matière de sécurité. L'association néerlandaise des consommateurs entend, quant à elle, instaurer un système d'étoiles pour chaque compagnie, de sorte que les plus sûres obtiendraient davantage d'étoiles que les autres.

Meerdere instanties hebben al voorstellen geformuleerd om reizigers beter te informeren over hun veiligheidsrisico's. Zo wordt er op Europees vlak gedacht aan een zwarte lijst van maatschappijen die zondigen tegen de veiligheidsvoorschriften. De Nederlandse consumentenvereniging wil dan weer een sterrensysteem invoeren voor de maatschappijen: hoe meer sterren, hoe veiliger.

Un problème supplémentaire est que chaque pays

Een bijkomend probleem is dat elk land instaat voor

est responsable de la navigabilité des avions inscrits à son registre. Les normes européennes sont plus strictes que dans le reste du monde. En Belgique, les avions non belges ne peuvent subir que des contrôles SAFA, mais ces derniers ne donnent au mieux qu'une indication de la navigabilité de l'avion en question.

A la suite des catastrophes du mois d'août lors desquelles des avions se sont écrasés au sol, les pilotes belges ont révélé que depuis quelques années, ils étaient soumis à des pressions sensiblement plus fortes qu'auparavant et qu'ils devaient décoller même lorsqu'ils rencontraient de petits problèmes techniques. Ce seraient surtout les compagnies *low cost* qui seraient coutumières du fait quoique tout le monde ne soit pas d'accord sur ce point.

Une liste noire sera-t-elle dressée à l'échelon européen et tout un chacun pourra-t-il la consulter ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour informer au mieux les voyageurs sur la sécurité des différentes compagnies aériennes ? Quelles chances d'aboutir à la proposition néerlandaise visant à attribuer aux compagnies des « étoiles de sécurité » ?

Disposez-vous de statistiques sur le rapport entre les accidents où ont été impliquées des compagnies *low cost* et ceux où ont été impliquées des compagnies traditionnelles ?

Les services de contrôle belges prendront-ils des mesures supplémentaires pour garantir la sécurité des voyageurs ? Ces mesures feront-elles l'objet d'une concertation sur le plan européen ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'initiative belge et française visant à rendre publique une liste noire nationale a fait bouger les choses à l'échelon européen. Le 6 octobre, le Conseil des ministres européen a décidé de dresser une liste noire européenne. Cette liste sera constituée sur la base de toute une série de critères fixes et mentionnera les compagnies privées du droit d'atterrir dans un ou plusieurs Etats membres. La liste belge comprend déjà neuf noms, soit quatre de plus que la liste française. Aucun nom de compagnie traditionnelle n'y figure.

Une telle liste noire est en premier lieu un moyen de dissuasion ; elle n'est en aucune façon une *check-list* à l'intention des voyageurs individuels.

Ma position est claire en ce qui concerne

de l'opportunité de la navigabilité des avions inscrits à son registre. De la navigabilité des avions inscrits à son registre. Les normes européennes sont plus strictes que dans le reste du monde. In België kan men op niet-Belgische vliegtuigen enkel de SAFA-inspecties uitvoeren, maar die geven hoogstens een indicatie van de luchtwaardigheid.

Naar aanleiding van de crashes in augustus wezen Belgische piloten erop dat de druk om toch nog op te stijgen bij kleine mankementen de laatste jaren gevoelig is toegenomen. Vooral lagekostenmaatschappijen zouden hier een handje van weg hebben, al is daarover niet iedereen het eens.

Zal er op Europees vlak een zwarte lijst worden opgesteld en zal die voor eenieder in te kijken zijn? Welke maatregelen worden getroffen om de reizigers optimaal in te lichten over de veiligheid van de verschillende luchtvaartmaatschappijen? Wat zijn de kansen van het Nederlandse voorstel om veiligheidssterren toe te kennen?

Zijn er statistische gegevens over de verhouding tussen ongevallen met lagekostenmaatschappijen en die met de klassieke maatschappijen?

Nemen de Belgische controlediensten bijkomende maatregelen om de veiligheid van de reizigers te garanderen? Wordt er hierover overleg gepleegd op Europees vlak?

08.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het initiatief van België en Frankrijk om de eigen zwarte lijst openbaar te maken, heeft op Europees vlak een en ander in beweging gebracht. Op 6 oktober heeft de Europese ministerraad beslist werk te maken van een Europese zwarte lijst. Die lijst zal worden samengesteld op basis van een aantal vaste criteria en zal maatschappijen vermelden waaraan in een of meerdere lidstaten het landingsrecht werd ontnomen. De Belgische lijst bevat nu al negen namen, vier meer dan de Franse lijst. Er prijken geen namen van klassieke maatschappijen op.

Een dergelijke zwarte lijst is op de eerste plaats een afschrikmiddel voor de luchtvaartmaatschappijen, het is zeker geen checklist voor de individuele reiziger.

Wat de invoering van een sterrensysteem betreft, is

l'instauration d'un système d'étoiles : il est inconcevable à mon sens de laisser le choix au consommateur entre des compagnies 'plus' ou 'moins' sûres. Le consommateur doit savoir que tout avion qui décolle d'un aéroport belge est sûr. La Belgique suit toujours l'exemple du pays partenaire le plus sévère : à partir du moment où un appareil en particulier est interdit de vol dans un pays, cette interdiction vaut aussi chez nous.

08.03 Pieter De Crem (CD&V) : Il semble bien que l'annonce de l'établissement d'une liste noire à la suite de la série d'accidents survenus en août dernier, visait surtout à calmer les esprits. Cette fameuse liste comporte uniquement les noms de compagnies de fret. Qu'en est-il du transport de passagers ? Parmi les compagnies figurant sur la liste, il s'en trouve également qui transportent occasionnellement des passagers. Le ministre se retranche derrière ce caractère occasionnel. Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question sur les mesures qu'il compte prendre pour informer les passagers à propos de la sécurité des compagnies volant au départ de la Belgique.

08.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Ma réponse à cette question est claire : nous n'autorisons pas les vols qui posent problème. Il est impossible de pratiquer une distinction entre ce qui est 'sûr' et 'moins sûr'. Le gouvernement ne peut pas laisser aux passagers le choix de décider si tel ou tel vol est suffisamment sûr.

08.05 Pieter De Crem (CD&V) : Je me mets à la place des consommateurs. Comme en témoignent quelques pilotes belges, il s'avère que les normes de sécurité sont parfois prises à la légère. Je n'ai pas obtenu davantage de réponse à ma deuxième question relative au système d'étoiles, si ce n'est que la Belgique s'alignera sur le pays partenaire le plus sévère.

08.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Comme je l'ai déjà précisé, nous ne souhaitons pas laisser le choix au consommateur. Les autorités assument l'entière responsabilité en la matière. Il existe un système international qui permet d'établir une distinction entre les appareils qui sont sûrs et ceux qui ne le sont pas. Un pilote ne peut d'ailleurs décoller s'il pense que les conditions de sécurité ne sont pas réunies car il assume la responsabilité finale.

08.07 Pieter De Crem (CD&V) : Dois-je dès lors partir du principe que toutes les compagnies qui décollent à partir d'aéroports belges et qui ne figurent pas sur la liste noire sont sûres par

mijn standpunt duidelijk: voor mij kan het niet dat we de consument laten kiezen tussen meer of minder veilige maatschappijen. De consument moet weten dat elk vliegtuig dat hier opstijgt, veilig is. België volgt steeds het voorbeeld van het strengste partnerland: van zodra een bepaald toestel een vliegverbod krijgt in één land, volgt er ook een verbod bij ons.

08.03 Pieter De Crem (CD&V): De afkondiging van de zwarte lijst in de zwarte maand augustus leek wel een poging om het publiek te verdoven. Op de lijst prijken alleen namen van vrachtvervoerders. Wat met het passagiersvervoer? Bij de maatschappijen op de lijst zijn er trouwens ook die occasioneel passagiers vervoeren. De minister verstoopt zich achter dat occasioneel karakter. Ik kreeg geen antwoord op de vraag welke maatregelen de minister neemt om de reizigers in te lichten over de veiligheid van de maatschappijen die vanuit België vluchten uitvoeren.

08.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Mijn antwoord daarop is duidelijk: wij laten geen problematische vluchten toe. Men kan geen onderscheid maken tussen veilig en een beetje minder veilig. De overheid mag het niet aan de reizigers overlaten om te beslissen of een bepaalde vlucht veilig genoeg is.

08.05 Pieter De Crem (CD&V): Ik stel mij in de plaats van de consumenten. Uit de getuigenis van een aantal Belgische piloten blijkt dat er soms een loopje wordt genomen met de veiligheidsvoorschriften. Ook op mijn tweede vraag over het sterrensysteem kreeg ik eigenlijk geen antwoord, behalve dan dat we ons afstemmen op de strengste partner.

08.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Zoals gezegd willen wij het niet aan de consument overlaten om te kiezen. De overheid neemt hier de volle verantwoordelijkheid. Er is een internationaal systeem dat het mogelijk maakt om veilige van onveilige toestellen te onderscheiden. Een piloot mag trouwens niet opstijgen als hij denkt dat het niet veilig is, want hij heeft de eindverantwoordelijkheid.

08.07 Pieter De Crem (CD&V): Moet ik er dan van uitgaan dat alle maatschappijen die van op Belgische luchthavens vertrekken en die niet op de zwarte lijst staan, per definitie veilig zijn?

définition ?

08.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La liste noire est une liste de compagnies qui ont tellement de défaillances à leur actif que leurs droits d'atterrissage leur ont été retirés. Cela ne signifie pas que toutes les autres compagnies sont sûres par définition. Il importe de veiller à ce que chaque avion qui décolle satisfasse aux conditions de sécurité et si un incident se produit, nous devons systématiquement en déterminer la cause. Grâce au système SAFA, chaque pays utilise les mêmes critères et des contrôles sont régulièrement effectués.

08.09 Pieter De Crem (CD&V) : Je dépose une motion et j'ose espérer que nous ne devons pas nous réunir ici pour traiter du cas d'une compagnie qui a échappé de justesse à la liste noire...

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Pieter De Crem et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Pieter De Crem et la réponse du ministre de la Mobilité,
recommande au gouvernement
- d'œuvrer en faveur de la constitution d'une liste noire européenne;
- d'informer le consommateur à propos de la sécurité de la compagnie aérienne de son choix."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Eric Massin et Miguel Chevalier.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

09 Question de M. Miguel Chevalier au ministre de la Mobilité sur "la possibilité pour une motocyclette avec side-car de circuler avec une remorque" (n° 8602)

09.01 Miguel Chevalier (VLD) : La Cour européenne a rappelé l'Espagne à l'ordre parce que les motos ne pouvaient pas y circuler avec une remorque. L'interdiction en vigueur dans ce pays était contraire aux règles européennes en matière de libre circulation des personnes, des biens et des services. La législation belge n'est pas claire : les deux arrêtés royaux de 1974 et de 1975 sont

08.08 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De zwarte lijst is een lijst van maatschappijen die dermate in de fout zijn gegaan dat hun landingsrechten geschrapt zijn. Dit betekent niet dat alle andere per definitie veilig zijn. Het gaat erom dat we ervoor moeten zorgen dat elk vliegtuig dat opstijgt veilig is, en als er zich een incident voordoet, moeten we telkens nagaan wat de oorzaak was. Dankzij het SAFA-systeem gebruikt ieder land dezelfde criteria en worden er regelmatig controles uitgevoerd.

08.09 Pieter De Crem (CD&V): Ik dien een motie in en hoop alleen maar dat we hier niet zullen moeten samenkomen om te spreken over een maatschappij die net niet de zwarte lijst gehaald heeft.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Pieter De Crem en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Pieter De Crem
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
beveelt de regering aan
- werk te maken van een Europese zwarte lijst;
- de consument te informeren over de veiligheid van de maatschappij waarmee hij vliegt."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Eric Massin en Miguel Chevalier.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

09 Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid voor een motorfiets met zijspan om met een aanhangwagen te rijden" (nr. 8602)

09.01 Miguel Chevalier (VLD): Het Europees Hof heeft Spanje op de vingers getikt omdat motorfietsen daar niet met een aanhangwagen mochten rondrijden. Het Spaanse verbod was in strijd met de Europese regels inzake vrij verkeer van personen, goederen en diensten. De Belgische wetgeving is onduidelijk: de twee KB's uit 1974 en 1975 spreken elkaar tegen. Zal de minister de

contradictoires. Le ministre adaptera-t-il la législation belge à la directive européenne ?

09.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Oui.

L'incident est clos.

10 **Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité sur "l'octroi du certificat de sécurité à la SNCF" (n° 8716)**

10.01 **Eric Massin** (PS) : La SNCB aurait récemment introduit auprès de nos voisins français une demande de certificat de sécurité, toujours en suspens, pour rouler sur quelques dizaines de kilomètres du réseau français. La SNCF aurait obtenu, après avis positif d'Infrabel et de votre département, un certificat de sécurité pour l'ensemble du réseau belge.

Comment justifiez-vous votre décision favorable envers la SNCF, alors que la SNCB n'est pas certaine d'obtenir le certificat français pour quelques tronçons du réseau français seulement ?

Quels étaient les services ferroviaires visés par les demandes belge et française ? Notre opérateur ne manque-t-il pas d'ambition en se limitant géographiquement comme il l'a fait dans sa demande ? Ne devrions-nous pas répondre plus agressivement à une compétition bien réelle dans les faits ?

10.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : En France, les demandes doivent être introduites pour chaque relation.

Cette complexité a justifié que la SNCB y limite sa demande, dans un premier temps, aux relations importantes que sont Athus-Creutzwald et Mouscron-Fréthun et concernant lesquelles aucune solution économiquement acceptable n'a pour l'instant été trouvée avec la SNCF. La SNCF exige actuellement une rémunération disproportionnée pour la mise à disposition de sa propre licence, du sillon et de l'énergie grâce auxquels les locomotives et conducteurs belges franchissent la frontière, ce qui a amené la SNCB à demander les autorisations pour assurer ses trafics en « free access ». La coopération avec les partenaires historiques, qui reste l'option privilégiée, comme dans le projet Sibelit, n'est pas toujours possible lorsque les intérêts divergent.

Belgische wetgeving aanpassen aan de Europese richtlijn?

09.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik zal dat doen.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Eric Massin aan de minister van Mobiliteit over "de toekenning van het veiligheidscertificaat aan de SNCF" (nr. 8716)**

10.01 **Eric Massin** (PS): De NMBS zou onlangs bij onze Franse buur een veiligheidscertificaat hebben aangevraagd, om van enkele tientallen kilometer van het Franse spoorweginet gebruik te kunnen maken. Frankrijk nam daaromtrent nog geen beslissing. De SNCF zou echter, na gunstig advies van Infrabel en van uw departement, een veiligheidscertificaat hebben gekregen voor het hele Belgische spoorweginet.

Hoe motiveert u uw gunstige beslissing ten aanzien van de SNCF, terwijl de NMBS niet zeker is dat ze een Frans certificaat krijgt voor een beperkt aantal baanvakken van het Franse netwerk?

Welke spoorwegdiensten betroffen de Belgische en de Franse aanvraag respectievelijk? Geeft onze spoorwegoperator niet blijk van al te weinig ambitie door zich in de aanvraag geografisch zo sterk te beperken? Zouden we ons in deze feitelijke concurrentietoestand niet agressiever moeten opstellen?

10.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): In Frankrijk moeten er voor elke verbinding aanvragen ingediend worden.

Omwille van die complexiteit heeft de NMBS zijn aanvraag in Frankrijk in een eerste fase beperkt tot de belangrijke lijnen Athus-Creutzwald en Moeskroen-Fréthun, waarvoor tot nu toe geen economisch aanvaardbare oplossing kon worden uitgewerkt met de SNCF. De Franse spoorwegmaatschappij vraagt momenteel een onevenredig hoge vergoeding voor het ter beschikking stellen van haar eigen vergunning, het rijpad en de energie waarmee de Belgische locomotieven en treinbestuurders de grens overschrijden. Dientengevolge heeft de NMBS de nodige vergunningen aangevraagd voor een "free access"-regeling. Samenwerking met de historische partners, wat de eerste keus blijft, zoals in het Sibelitproject, is niet altijd mogelijk bij uiteenlopende belangen.

On ne peut parler de manque d'ambition de la SNCB puisque le service en « free access » sur les deux relations précitées coûterait plus de 50 millions d'euros. La SNCB ne manquera pas d'intenter un recours si elle n'obtient pas le certificat de sécurité, alors qu'elle remplit toutes les conditions.

En vertu des arrêtés royaux transposant en droit belge la directive 2001/14/CE, dont les articles 32 et 33 prévoient que les États imposent de manière non discriminatoire des prescriptions à l'obtention d'un certificat de sécurité, la procédure se déroule chez nous en deux phases pour une entreprise ferroviaire titulaire d'une licence.

La demande introduite auprès du ministre de la Mobilité visant à obtenir des attestations d'aptitude pour le matériel et le personnel est transmise au gestionnaire de l'infrastructure, qui délivre ou non ces attestations. Muni de ces attestations, le candidat peut alors solliciter l'obtention du certificat de sécurité proprement dit auprès du ministre de la Mobilité. L'entreprise ferroviaire décrit les services et itinéraires visés et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire rend un avis technique circonstancié.

La demande de la SNCF visait des services de transport international de marchandises et de transport combiné international de marchandises pour du trafic transit de fret entre tous les points de frontières belges et des trafics de fret bilatéraux entre la France et différentes destinations belges via certains points frontières.

Infrabel a estimé, après étude, que l'opérateur français offrait toutes les garanties nécessaires en matière de sécurité d'exploitation pour circuler sur l'infrastructure ferroviaire belge.

Si l'administration a proposé l'octroi du certificat pour toutes les lignes du réseau belge, trois restrictions s'imposent cependant quant à la portée de ce certificat. Premièrement, l'entreprise doit disposer de conducteurs possédant un brevet, accompagné de deux annexes. Le gestionnaire de l'infrastructure peut organiser des épreuves de vérification à ce propos s'il l'estime nécessaire.

Ensuite, l'entreprise ferroviaire doit demander des sillons ; ceux-ci ne peuvent être attribués que pour la ligne mentionnée sur la demande de certificat de sécurité.

We kunnen de NMBS niet van een gebrek aan ambitie betichten: de dienst in "free access" op de twee voornoemde verbindingen zou immers meer dan 50 miljoen euro kosten. Als de NMBS geen veiligheidsattest wordt toegekend, hoewel ze alle voorwaarden vervult, zal ze zeker in beroep gaan.

Krachtens de koninklijke besluiten die richtlijn 2001/14/EG - waarvan de artikelen 32 en 33 bepalen dat de lidstaten op een niet-discriminerende wijze de voorschriften voor het verkrijgen van een veiligheidsattest opleggen - in Belgisch recht omzetten, bestaat de procedure voor een spoorwegmaatschappij die over een licentie beschikt bij ons uit twee fazen.

De aanvraag tot toekenning van de goedkeuringsattesten inzake het materieel en het personeel die bij het ministerie van Mobiliteit wordt ingediend, wordt overgezonden aan de infrastructuurbeheerder, die die attesten al dan niet uitreikt. Aan de hand van die attesten, kan de kandidaat bij het ministerie van Mobiliteit het eigenlijke veiligheidsattest aanvragen. De spoorwegmaatschappij beschrijft de beoogde diensten en trajecten en de infrastructuurbeheerder brengt een omstandig technisch advies uit.

De aanvraag van de SNCF had betrekking op diensten van internationaal goederenvervoer en van gecombineerd internationaal goederenvervoer voor transitgoederenvervoer tussen alle Belgische grenspunten en had ook betrekking op bilateraal vrachtverkeer tussen Frankrijk en verschillende Belgische bestemmingen langs bepaalde grenspunten.

Na onderzoek oordeelde Infrabel dat de Franse operator alle nodige waarborgen inzake exploitatieveiligheid biedt om op de Belgische spoorinfrastructuur te rijden.

De administratie stelde de toekenning van het attest voor alle lijnen van het Belgisch net voor; wat de draagwijdte van dat attest betreft zijn nochtans drie beperkingen vereist. Ten eerste moet het bedrijf over bestuurders beschikken die een brevet met twee bijlagen bezitten. De infrastructuurbeheerder kan in dat verband toetsingsproeven organiseren indien hij zulks nuttig acht.

De spooronderneming moet rijpaden aanvragen. Die rijpaden kunnen uitsluitend worden toegekend voor de lijn die op de aanvraag van het veiligheidsattest vermeld wordt.

Enfin, conformément à l'article 18 de l'arrêté royal du 12 mars 2003, un accord technique et administratif doit être conclu entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure.

10.03 **Éric Massin** (PS) : Ce dossier est très complexe, puisque chaque opérateur a des méthodes d'approche différentes, en fonction de la manière dont les directives ont été transcrites en droit national.

La SNCB privilégie les partenariats historiques; j'espère que c'est réciproque de la part de la SNCF, de la Deutsche Bahn, etc. Cela permet une organisation plus optimale plutôt qu'une concurrence débridée. Le dossier Sibelit me semble le meilleur exemple d'un bon partenariat.

Pour la procédure en deux phases, j'ai noté l'attestation d'aptitude délivrée par Infrabel et la délivrance du certificat par vos services, après avis d'Infrabel. Or, alors que la SNCF avait fait une demande qui ne concernait pas tout transport sur l'intégralité du réseau, Infrabel a indiqué que l'opérateur français offrait toutes les garanties pour circuler sur le réseau belge. Sans devoir aller vers des restrictions, on aurait pu délivrer un certificat uniquement dans le cadre demandé par la SNCF.

Au sujet des conditions pour circuler, les sillons ne peuvent être octroyés qu'en fonction de la demande initiale du certificat de sécurité. Le certificat de sécurité aurait-il pu être réduit, et octroyé pour une partie du réseau belge ?

Evidemment, je ne disposais pas de toutes vos explications. Lorsque la presse annonce que la SNCB demande un certificat partiel auprès de la SNCF, et que la SNCF obtient l'autorisation de circuler sur l'intégralité du réseau belge, cela alimente des craintes.

Pour les conditions de circulation, obtenir le brevet ne constitue pas un problème. Pour l'accord technique, il faut la demande de sillons : elle peut concerner l'intégralité du réseau, car la Belgique est un petit pays.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à

Krachtens artikel 18 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 moeten de spooronderneming en de infrastructuurbeheerder een technisch en administratief akkoord ondertekenen.

10.03 **Eric Massin** (PS): Dit dossier is heel complex daar iedere operator er een andere aanpak op nahoudt naargelang de manier waarop de richtlijnen in nationaal recht zijn omgezet.

De NMBS geeft de voorkeur aan de historische partnerships; ik hoop dat dat wederzijds is en dus geldt voor de SNCF, de Deutsche Bahn, enz. Op die manier is een optimale organisatie mogelijk en wordt een ongebreidelde concurrentie vermeden. Het Sibelitdossier is mij dunkt het mooiste voorbeeld van een geslaagd partnership.

Wat de procedure in twee fasen betreft, heb ik genoteerd dat Infrabel het geschiktheidsattest heeft afgegeven en uw diensten, na advies van Infrabel, het certificaat hebben uitgereikt. Hoewel de aanvraag van de SNCF geen betrekking had op elke vorm van vervoer op het gehele net, heeft Infrabel wel verklaard dat de Franse operator alle waarborgen bood om treinen te laten rijden op het Belgische spoorwegnet. Zonder beperkingen op te leggen, had men toch een certificaat kunnen afgeven dat het kader van de aanvraag van de SNCF niet te buiten was gegaan.

Wat de voorwaarden om treinen te laten rijden betreft, kunnen de rijpaden enkel worden toegekend op basis van de oorspronkelijke aanvraag van het veiligheidscertificaat. Had men een beperkt veiligheidscertificaat kunnen toekennen, voor een gedeelte van het Belgische spoorwegnet?

Ik beschikte uiteraard niet over al de uitleg die u heeft gegeven. Wanneer de pers aankondigt dat de NMBS een certificaat voor een deel van het net aanvraagt bij de SNCF, en de SNCF de toestemming krijgt om op het hele Belgische net te rijden, dan doet dat de vrees alleen maar toenemen.

Wat de voorwaarden voor het laten rijden van treinen betreft, vormt het verkrijgen van het brevet geen probleem. Wat het technisch akkoord betreft, moet een aanvraag met betrekking tot een rijpad worden ingediend: die kan het hele net betreffen, want België is een klein land.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten

16 h 05.

om 16.05 uur.