

**SENAT DE BELGIQUE****SESSION DE 1993-1994**

8 DECEMBRE 1993

**Projet de loi contenant le budget général  
des dépenses pour l'année budgétaire 1994****(Section 33: Communications  
et Infrastructure  
Articles 2.33.1 à 2.33.15)****RAPPORT  
FAIT AU NOM  
DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE  
PAR M. DESUTTER****I. EXPOSE INTRODUCTIF  
DU MINISTRE**

Le Ministre informe les membres de la Commission des points essentiels de l'ordre du jour du Conseil européen des 29 et 30 novembre 1993.

Le Conseil des Ministres « Transports » des Douze s'est réuni en présence de six pays de l'Europe

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Decléty, président; Appeltans, Batholomeëussen, Benker, Boël, Bouchat, De Seranno, Didden, Gesquiere, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Quintelier, Seeuws, Vancrombruggen, Mme Van den Poel-Welkenhuysen et M. Desutter, rapporteur.

2. Membres suppléants : Mme Crëyf, MM. Henneuse et Hofman.

3. Autre sénateur : M. Cuyvers.

**R. A 16409***Voir :***Documents du Sénat :****881** (1993-1994) :

N° 1 : Projet transmis par la Chambre des représentants.

N° 2 à 17 : Rapports.

**BELGISCHE SENAAAT****ZITTING 1993-1994**

8 DECEMBER 1993

**Ontwerp van wet houdende de algemene  
uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1994****(Sectie 33: Verkeer  
en Infrastructuur  
Artikelen 2.33.1 tot 2.33.15)****VERSLAG  
NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER DESUTTER****I. INLEIDENDE UITEENZETTING  
VAN DE MINISTER**

De Minister licht de leden van de Commissie in over de voornaamste punten die op de agenda staan van de Europese Raad van 29 en 30 november 1993.

De Ministerraad « Vervoer » van de Twaalf heeft samen met zes landen van Centraal-Europa, de

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Decléty, voorzitter; Appeltans, Batholomeëussen, Benker, Boël, Bouchat, De Seranno, Didden, Gesquiere, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Quintelier, Seeuws, Vancrombruggen, mevrouw Van den Poel-Welkenhuysen en de heer Desutter, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : mevrouw Crëyf, de heren Henneuse en Hofman.

3. Andere senator : de heer Cuyvers.

**R. A 16409***Zie :***Gedr. St. van de Senaat :****881** (1993-1994) :

Nr. 1 : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Nrs. 2 tot 17 : Verslagen.

centrale, les pays P.E.C.O. (Pologne, Hongrie, Tchéquie, Slovaquie, Roumanie et Bulgarie). Cette innovation a été jugée très positive.

— Sécurité routière — programme d'action: le Conseil a adopté un projet de conclusions opérationnelles. Ceci concerne notamment le comportement du conducteur, la conception des véhicules et l'aménagement des infrastructures. Le Conseil a invité la Commission à lui transmettre des propositions en matière de coordination des politiques de sécurité routière.

— Banque de données sur les accidents de la circulation routière (C.A.R.E.): le Conseil a adopté la proposition de décision C.A.R.E. qui prévoit la création d'une banque de données sur les accidents corporels de circulation routière.

— Négociations avec la confédération suisse: le Conseil a marqué son accord de principe pour l'ouverture de négociations avec la Suisse dans les domaines des transports routiers et aériens.

— Harmonisation fiscale dans le domaine routier: un système commun en matière de droit d'usage de l'infrastructure routière sera mis en place par cinq pays (Benelux, Allemagne, Danemark). L'accord sera paraphé en décembre 1993 et les mesures concrètes sont à l'étude. Chaque Etat entamera la procédure de ratification parlementaire de l'accord. Au niveau belge, cette question devra être étudiée en concertation avec les Régions, en particulier en ce qui concerne l'affectation du produit de la vignette.

— Situation dans l'aviation civile: le Conseil a pris note avec intérêt de la communication de M. De Croo, président du «comité des sages», concernant les difficultés traversées par le secteur. Ce rapport sera examiné lors de la présidence grecque en 1994.

— Formation des professions maritimes le Conseil a étudié les propositions de la Commission sur le niveau minimal de la formation des professions maritimes à bord des navires immatriculés dans l'Union. Ces lacunes sont en effet la cause de la majorité des accidents maritimes. La position commune du Conseil sera arrêtée dès que l'avis du P.E. sera connu.

— Règles de concurrence et transports maritimes: en vue de clarifier les rapports entre la politique des transports maritimes et la politique de concurrence, le Conseil demande à la Commission de présenter pour le 1<sup>er</sup> juillet 1994 un rapport détaillé.

— Euros: le Conseil a demandé que la proposition instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire soit rapidement élaborée.

P.E.C.O.-landen (Polen, Hongarije, Tsjechië, Slowakije, Roemenië en Bulgarije) vergaderd. Deze nieuwheid werd zeer positief beoordeeld.

— Wegveiligheid — actieprogramma: de Raad heeft een ontwerp van operationele conclusies goedgekeurd. Dit betreft met name het gedrag van de bestuurder, het concept van de voertuigen en de aanpassing van de infrastructuur. De Raad heeft de Commissie verzocht hem voorstellen te doen inzake de coördinatie van het veiligheidsbeleid op de weg.

— Gegevensbank betreffende de ongevallen van het wegverkeer (C.A.R.E.): de Raad heeft het voorstel van beslissing van C.A.R.E. goedgekeurd voor de installatie van een gegevensbank betreffende de ongevallen van het wegverkeer, met lichamelijk letsel.

— Onderhandelingen met de Zwitserse Confederatie: de Raad heeft zijn principeakkoord gegeven voor het aanvaarden van onderhandelingen met Zwitserland op het gebied van het weg- en luchtvervoer.

— Fiscale harmonisatie op het gebied van de weg: een gemeenschappelijk systeem betreffende het gebruiksrecht van de wegeninfrastructuur zal door vijf landen (Benelux, Duitsland en Denemarken) worden ingevoerd. Het akkoord zal in december 1993 worden geparafeerd en de concrete maatregelen worden onderzocht. Elke Staat zal de ratificatieprocedure van het akkoord aanvaarden. In België zal deze aangelegenheid in overleg met de Gewesten onderzocht worden, meer bepaald wat betreft de bestemming van de opbrengst van het vignet.

— Toestand in de burgerluchtvaart: de Raad heeft met belangstelling nota genomen van de mededeling van de heer De Croo, voorzitter van het «comité der wijzen» betreffende de moeilijkheden die deze sector doormaakt. Dat verslag zal worden onderzocht gedurende het Griekse voorzitterschap in 1994.

— Opleiding voor maritieme beroepen: de Raad heeft de voorstellen van de Commissie onderzocht over het minimaal niveau van de opleiding voor maritieme beroepen aan boord van schepen die in de Unie ingeschreven zijn. Deze leemten zijn immers de oorzaak van het merendeel van de maritieme ongevallen. Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad zal worden bepaald zodra het advies van het E.P. bekend is.

— Concurrentieregels en maritiem vervoer: met het oog op de verduidelijking van het verband tussen het vervoersbeleid en het concurrentiebeleid vraagt de Raad aan de Commissie een gedetailleerd verslag tegen 1 juli 1994.

— Euros: de Raad heeft een snelle uitwerking gevraagd van het voorstel tot instelling van een gemeenschapsregister en het varen onder gemeenschapsvlag.

## II. DISCUSSION

Un membre remarque que, dans sa note de politique générale, le ministre a souligné l'importance du rôle de coordination joué par la Conférence interministérielle de la circulation routière et de l'infrastructure (C.I.C.I.).

Jusqu'à présent, elle sert plutôt de sonnette d'alarme en cas de conflit (*cf.* la fermeture de certaines gares).

Selon l'intervenant, il faudrait développer le rôle de cette conférence permanente dont l'ordre du jour serait fixé longtemps à l'avance conjointement par les instances fédérales et régionales. Le ministre voit-il les choses évoluer en ce sens?

En ce qui concerne les contrôles d'haleine électroniques qui vont être utilisés, l'intervenant voudrait savoir si le ministre envisage d'introduire également une disposition légale selon laquelle la prise de sang serait maintenue, mais seulement à titre de contrôle, en cas de défectuosité du matériel électronique.

L'intervenant prend note de ce que, dans les cas d'accidents impliquant des poids lourds, le ministre va introduire la notion de coresponsabilité du patron de la société de transport, et ce, en dehors des directives européennes en la matière.

Il pose ensuite quelques questions concernant la S.N.C.B.

— Les difficultés rencontrées par la S.N.C.B. et qui la conduisent à diminuer ses services, proviennent essentiellement du blocage des subsides d'exploitation (plus ou moins 24 milliards) et de l'indemnisation des obligations de service public (plus ou moins 12 milliards) pendant la durée du contrat de gestion.

De ce fait, le déficit structurel de la S.N.C.B. passera de 7 à 10 milliards d'ici 1996.

Le ministre ne pourrait-il s'engager à débloquent les subsides de la S.N.C.B. pour lui donner un peu d'oxygène?

Enfin, le plan d'assainissement «STAR 21» est-il toujours valable, et le ministre compte-t-il y apporter des modifications pour la période 1994-2000?

Le ministre répond ce qui suit:

**Conférence interministérielle de la circulation et de l'infrastructure (C.I.C.I.)**

Elle fonctionne bien. On verra s'il faut envisager d'institutionnaliser les choses d'une autre manière.

## II. BESPREKING

Een lid merkt op dat de Minister in zijn beleidsnota het belang onderstreept van de coördinatieopdracht van de Interministeriële Conferentie voor verkeer en infrastructuur (I.C.V.I.).

Tot op heden diende die Conferentie eerder om de alarmklok te luiden in geval van conflict (*cf.* de sluiting van bepaalde stations).

Volgens spreker zou de rol van die vaste conferentie belangrijker moeten worden. De agenda van de conferentie zou immers lang op voorhand door de federale en gewestelijke instanties samen bepaald moeten worden. Ziet de Minister de zaken in die zin evolueren?

Wat het gebruik van elektronische ademtoestellen betreft, wenst spreker te vernemen of de Minister ook overweegt een wettekst in te dienen volgens welke de bloedtest behouden zou worden doch slechts als controlemiddel ingeval het elektronisch materiaal het laat afweten.

Spreker stelt vast dat de Minister bij ongevallen met zware vrachtwagens het begrip medeverantwoordelijkheid van de transportondernemer wil invoeren hoewel de Europese richtlijnen ter zake hierin niet voorzien.

Hij stelt vervolgens enkele vragen over de N.M.B.S.

— De moeilijkheden waarmee de N.M.B.S. kampt en die leiden tot een vermindering van de dienstverlening, zijn voornamelijk het gevolg van de blokkering van de exploitatiesubsidies (± 24 miljard) en de ontoereikende vergoeding van de verplichtingen die voortvloeien uit haar opdracht van openbare dienstverlening (± 12 miljard) tijdens de duur van het beheerscontract.

Daardoor zal het structureel tekort van de N.M.B.S. tegen 1996 stijgen van 7 tot 10 miljard.

Zou de Minister er zich niet toe kunnen verbinden de subsidies aan de N.M.B.S. te deblokken teneinde de N.M.B.S. wat meer armslag te geven?

Is het investeringsplan «STAR 21» nog steeds geldig en denkt de Minister het nog te wijzigen voor de periode 1994-2000?

De Minister verstrekt het volgende antwoord.

**Interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur (I.C.V.I.)**

De Conferentie levert goed werk. Er zal nagegaan worden of overwogen moet worden de zaken op een andere manier te institutionaliseren.

Jusqu'à présent, il n'existe pas de calendrier préétabli des réunions. Toutefois, les ordres du jour sont tellement fournis, que la C.I.C.I. fixe elle-même des réunions régulières, à intervalles de un à deux mois, de sorte qu'en pratique, la C.I.C.I. a acquis un caractère de structure permanente.

Le ministre signale la mise en œuvre dans les différents conseils, et notamment dans le Conseil transports, des dispositions qui visent à associer ses collègues régionaux aux activités européennes, plus particulièrement en ce qui concerne leur présence lors des Conseils européens, selon un tour de rôle entre les Régions.

— Ethylomètres et prises de sang : il vise la mise en œuvre de la loi de 1990 qui prévoit l'entrée en vigueur concomitante des éthylotests, ethylomètres, et le passage de 0,8 mg à 0,5 mg de la limite autorisée d'alcool par litre de sang. Les modifications que nous prévoyons ne sont destinées qu'à accélérer cette mise en œuvre. Nous n'avons aucunement l'intention de modifier le travail du législateur de 1990.

— Accidents de camions : un projet de loi prévoit la co-responsabilité du chargeur en cas d'accident, si une faute est prouvée dans son chef.

#### S.N.C.B.

La diminution des crédits 1994 par rapport à 1993 est équivalente à un report d'un mois de subvention (paiement du mois de décembre au début janvier). Cette opération n'a aucune incidence négative sur les paiements. La diminution des crédits n'est en rien responsable de la suppression des gares.

— Le plan d'investissements a été correctement exécuté en 1992 et 1993, respectant notamment les équilibres régionaux. Les quelques retards enregistrés sont dus avant tout à des problèmes de procédure. Par ailleurs, en raison de l'impact financier de la commande de matériel roulant, la S.N.C.B. a demandé et obtenu l'autorisation de procéder à un préfinancement. Trois conseils d'administration de la S.N.C.B. sont prévus en décembre afin de faire avancer cette problématique. Rappelons que la convention initiale prévoyait une révision du plan avec application au 1<sup>er</sup> janvier 1996. Il conviendra donc de prendre connaissance des analyses et d'organiser rapidement les concertations en vue de l'examen des adaptations éventuelles du plan. Il va de soi qu'il n'appartient pas au ministre de demander à la S.N.C.B. de modifier son projet.

Tot op heden bestaat er geen vooraf vastgesteld tijdschema van de vergaderingen. De agenda's zijn evenwel zo vol dat de Conferentie zelf, om de maand of om de twee maanden, vergaderingen belegt zodat de Interministeriële Conferentie voor verkeer en infrastructuur in de praktijk een permanente structuur is.

De Minister merkt op dat in de verschillende raden en onder meer in de Raad van de Ministers van Transport maatregelen genomen zijn om zijn collega's van de Gewesten te betrekken bij de Europese werkzaamheden, in het bijzonder wat betreft hun aanwezigheid op Europese Raden volgens een beurtsysteem.

— Ethylmeters en bloedtesten : de wet van 1990 zal uitgevoerd worden. Deze wet voorziet in de gelijktijdige inwerkingtreding van de bepalingen m.b.t. de ethyltest, ethylmeters, de overgang van 0,8 milligram naar 0,5 milligram als hoogst toegelaten alcoholgehalte per liter. De voorziene wijzigingen hebben enkel de bedoeling de uitvoering te bespoedigen. Het is geenszins de bedoeling wijzigingen aan te brengen in het werk van de wetgever van 1990.

— Ongevallen met vrachtwagens : een wetsontwerp voorziet in de medeverantwoordelijkheid van de bevrachter bij een ongeval indien hij een bewezen fout heeft gemaakt.

#### N.M.B.S.

De vermindering van de kredieten 1994 ten opzichte van 1993 komt neer op een uitstel met 1 maand van de toegezegde subsidie (betaling van de subsidie voor de maand december begin januari). Die operatie heeft geen enkele negatieve weerslag op de betalingen. De vermindering van de kredieten heeft niets te maken met de sluiting van stations.

Het investeringsplan werd correct uitgevoerd in 1992 en 1993, waarbij onder meer de evenwichtige behandeling van de Gewesten in acht werd genomen. De vertraging die hier en daar werd geregistreerd, is vooral te wijten aan procedureproblemen. Wegens de financiële impact van de bestelling van rollend materieel heeft de N.M.B.S. gevraagd te mogen overgaan tot voorfinanciering. Zij heeft daarvoor de toestemming gekregen. In de maand december komt de raad van bestuur van de N.M.B.S. driemaal bijeen om die problematiek te bespreken. Wij herinneren eraan dat de oorspronkelijke overeenkomst voorzag in een herziening van het plan en in de inwerkingtreding op 1 januari 1996. Het is dus wenselijk het resultaat van de analyses te kennen en spoedig overleg te organiseren met het oog op het onderzoek van de eventuele aanpassingen van het plan. Vanzelfsprekend is het niet de taak van de Minister aan de N.M.B.S. te vragen haar plan te wijzigen.

Un autre membre estime que, pour résoudre les problèmes de la S.N.C.B., il faut revoir la philosophie de base. Que veut le client ?

Les passagers demandent la régularité, la fiabilité, des horaires intelligents répondant à leurs désirs. A-t-on bien considéré la démarche du client en concevant le T.G.V. ?

Quant au transport de marchandises, la Belgique est en train de perdre ses industries de base (sidérurgie, charbon, etc.). Les transports de matières premières vont être remplacés par d'autres transports, tels les produits finis et les mitrilles.

Les Etats-Unis, confrontés aux mêmes problèmes, développent le transport combiné rail-route. Ils se sont rendu compte que ce sont les sociétés de transport routier, connaissant bien les désirs du client, qui feront le mieux la promotion de cette formule.

Un des avantages du camion est que le chauffeur reste en contact avec sa société et le client sait toujours ce qu'il advient de sa marchandise.

Un des grands problèmes de sécurité sur nos routes est la circulation simultanée des poids lourds, en plus en plus grand nombre, et des voitures particulières. Le transport combiné est la solution.

L'intervenant en arrive à la Sabena. Comment résout-on le problème d'infrastructure de la Sabena dû à la mise en application des accords de Schengen ?

Quant à la Régie des Bâtiments, avance-t-on dans l'inventaire des bâtiments et de leur mise à disposition ?

Ou on utilise effectivement les bâtiments pour la gestion de l'Etat, ou on les revend.

Le ministre donne les réponses suivantes.

### **Transport combiné**

Nous essayons de faire des progrès en ce domaine. Ce n'est pas simple, et pourtant, l'Europe nous y pousse considérablement. C'est en effet l'avenir du transport, au niveau marchandises.

Le ministre a pu voir à l'étranger des réalisations très intéressantes en ce domaine. Il va de soi que c'est dans un contexte européen que les modifications à la situation actuelle sont envisagées.

Mais ce ne sera pas simple, compte tenu de la situation économique et des difficultés financières de la S.N.C.B.

Le ministre confirme la situation très difficile du transport marchandises à la S.N.C.B. Elle a perdu

Een ander lid meent dat men de problemen van de N.M.B.S. kan oplossen door de basisfilosofie te herzien. Wat wil de klant ?

De reizigers vragen een stipte, betrouwbare en zinnige dienstregeling die beantwoordt aan hun wensen. Heeft men rekening gehouden met het reisgedrag van de klant bij de planning van de H.S.T. ?

In verband met het goederenvervoer moet worden opgemerkt dat België zijn basisindustrieën (staalindustrie, kolenindustrie, enz.) aan het verliezen is. Het vervoer van grondstoffen zal vervangen worden door ander vervoer zoals dat van afgewerkte produkten en schroot.

De Verenigde Staten, die met dezelfde problemen geconfronteerd worden, ontwikkelen het gecombineerd vervoer (spoor en weg). Ze hebben er zich rekenschap van gegeven dat de wegvervoerders de beste promotor van deze formule zullen zijn daar zij de wensen van de klant goed kennen.

Een van de voordelen van de vrachtwagen is dat de bestuurder contact houdt met zijn bedrijf en dat de klant altijd weet wat er met zijn goederen gebeurt.

Een van de grote veiligheidsproblemen op onze wegen is de gelijktijdigheid van het toenemend vrachtwagenverkeer en van het particulier verkeer. Het gecombineerd vervoer biedt hiervoor een oplossing.

Spreker heeft vragen over Sabena. Hoe lost men het infrastructuurprobleem van Sabena op dat te wijten is aan de toepassing van de Schengen-akkoorden ?

In verband met de Regie der Gebouwen wil hij weten of voortgang geboekt wordt bij het opstellen van de inventaris van de gebouwen en van hun toewijzing.

Zijns inziens moeten de gebouwen ofwel effectief gebruikt worden door de Rijksdiensten ofwel verkocht worden.

De Minister verstrekt de volgende antwoorden.

### **Gecombineerd vervoer**

Wij pogen vooruitgang te boeken op dit terrein. Dat is evenwel niet eenvoudig hoewel Europa ons hiertoe een flinke aanzet geeft. Het gaat hier immers om de toekomst van het goederenvervoer.

De Minister heeft in het buitenland gezien dat op dit terrein interessante zaken verwezenlijkt zijn. Het spreekt vanzelf dat wijzigingen van de huidige toestand in een Europese context worden overwogen.

Dat zal evenwel niet eenvoudig zijn gelet op de economische toestand en de financiële moeilijkheden van de N.M.B.S.

De Minister bevestigt dat het goederenvervoer per spoor met zware problemen kampt. De N.M.B.S.

environ 20 p.c. de recette globale, ce qui affecte évidemment tous les projets qu'on avait pu faire. C'est, par ailleurs, une évolution qu'on constate dans tous les pays européens.

Par contre, le transport de voyageurs reste relativement stable. A la suite de la grève que nous venons d'avoir, on a pu constater que le chemin de fer jouait un rôle incomparable dans la politique de mobilité lorsque le transport routier est pratiquement immobilisé.

### **Aéroport de Bruxelles-National**

A la demande des différents partenaires, le ministre a procédé à une concertation entre les parties intéressées. L'objectif reste la mise en œuvre des dispositions de Schengen au 1<sup>er</sup> février 1994. Des modalités pratiques ont été examinées en vue d'assurer les transferts nécessaires des passagers en transit.

Les travaux se poursuivent au niveau technique et l'évolution des dossiers comparables dans les aéroports voisins font l'objet d'une attention particulière. Nous devons respecter les engagements que nous avons pris, mais sans aller jusqu'à adopter des solutions aberrantes.

### **Régie des Bâtiments**

L'inventaire des bâtiments relève des compétences du ministre des Finances. Une commission ad hoc élabore actuellement ce projet d'inventaire.

Un autre intervenant fait remarquer qu'on trouve dans la note de politique générale l'énumération des problèmes qui se posent, mais pas de mesures concrètes.

Pour la Régie des Bâtiments, voici deux ans que le précédent ministre avait admis qu'elle était très mal gérée. Or, a-t-on terminé l'inventaire des immeubles? Connaît-on la valeur totale des biens gérés? Quelles sont les priorités?

Quant au problème de la mobilité et de la sécurité, l'intervenant estime qu'il est inutile d'investir dans de grandes campagnes médiatiques, si on n'établit pas de contrôle plus sévère sur les routes, de la police et de la gendarmerie.

Enfin, lorsqu'on a voté en toute hâte l'établissement d'un permis à points, l'intervenant avait déjà des doutes quant à sa mise en application.

Le ministre pense-t-il qu'on puisse arriver à un résultat? Cela demande une énorme et coûteuse administration. Cet argent pourrait être employé plus efficacement pour améliorer la sécurité et la mobilité sur les routes.

heeft in die vervoersector 20 pct. minder ontvangsten, wat natuurlijk een weerslag heeft op de plannen die reeds zijn gemaakt. Diezelfde evolutie wordt trouwens in alle Europese landen vastgesteld.

Het reizigersvervoer blijft daarentegen vrij stabiel. Naar aanleiding van de recente staking hebben we kunnen vaststellen dat het spoor een onvergelykbare rol speelt in het mobiliteitsbeleid wanneer het wegvervoer nagenoeg stilvalt.

### **Nationale luchthaven te Zaventem**

Op verzoek van de verschillende partners heeft de Minister een overleg georganiseerd tussen de betrokken partijen. Het doel blijft de uitvoering van de Schengen-bepalingen per 1 februari 1994. Er werd nagegaan hoe de noodzakelijke overbrenging van passagiers op doorreis in de praktijk kan worden geregeld.

De werkzaamheden worden voortgezet op technisch niveau en er wordt buitengewone aandacht besteed aan vergelijkbare dossiers in de luchthavens van de buurlanden. Wij moeten de verbintenissen die wij zijn aangegaan respecteren, doch zonder te kiezen voor absurde oplossingen.

### **Regie der Gebouwen**

De inventaris van de gebouwen ressorteert onder de Minister van Financiën. Een ad hoc-commissie werkt op het ogenblik aan een ontwerp voor die inventaris.

Een andere spreker merkt op dat men in de beleidsnota een opsomming van de problemen vindt maar geen concrete maatregelen.

Reeds twee jaar geleden werd door de vorige Minister toegegeven dat de Regie der Gebouwen zeer slecht beheerd werd. Werd de inventaris van de gebouwen nu eindelijk opgesteld? Kent men de totale waarde van de beheerde goederen? Wat zijn de prioriteiten?

In verband met de mobiliteits- en veiligheidsproblemen acht spreker het nutteloos te investeren in grote mediacampagnes indien politie en rijkswacht niet strenger gaan controleren op de wegen.

Ten slotte heeft spreker altijd zijn twijfels gehad over de toepassing van het rijbewijs met punten, dat indertijd inderhaast werd goedgekeurd.

Denkt de Minister resultaten te bereiken? Dat vraagt een enorme en dure administratie. Het geld zou beter kunnen worden gebruikt voor de verbetering van de veiligheid en de mobiliteit op de wegen.

Le Ministre répond ce qui suit.

### Régie des Bâtiments

Le ministre a déjà répondu plus haut que l'inventaire relève de la compétence du ministre des Finances.

### Sécurité routière

Le ministre est d'accord pour donner une priorité au contrôle. Cela ne signifie pas que l'on abandonnerait une politique de prévention ni de réglementation. Il essaie de mettre en place un ensemble. Mais il a la conviction, notamment par rapport aux accidents du week-end, qu'il faut multiplier les contrôles et les cibler.

Sans cela, les autres mesures (permis à points, limite de 0,5 g d'alcool dans le sang, etc.) ne serviront pas à grand-chose.

Il faut, d'une part, la prise de conscience de la jeunesse et, d'autre part, un contrôle très précis et très localisé.

Cependant, le ministre souligne que le nombre de ce genre d'accidents n'augmente pas, contrairement à ce que peut croire l'opinion publique. La médiatisation de ces phénomènes est plus importante actuellement et il est heureux qu'on en prenne conscience. Les statistiques indiquent que les accidents du week-end représentent 42 p.c. de l'ensemble des accidents. C'est un pourcentage stable qui se retrouve d'année en année et aussi par rapport au nombre d'accidents mortels et avec blessés graves, qui est en diminution constante en Belgique depuis plus de vingt ans.

Le ministre a fait de la sécurité routière une priorité à la fois sur le plan national et au niveau de notre présidence européenne. Il est vrai que les moyens dont nous disposons ne sont pas à la mesure du problème. Il ne faut pas se focaliser sur certaines mesures en les considérant comme la panacée. Le ministre est convaincu que le respect de la loi en matière de port de la ceinture de sécurité permet d'éviter plus de morts que le permis à points lui-même.

D'autre part, il ne cesse de répéter qu'il est aberrant de mettre sur la route des voitures ou des motos qui ne sont pas maîtrisables et qui parfois peuvent atteindre sur autoroute le double de la vitesse autorisée. Il en profite pour dire qu'il n'a aucune obsession pour la limitation de 120 km/h. Il est évident qu'il y a une certaine tolérance. Le problème n'est pas là. Mais certains véhicules peuvent rouler à des vitesses telles qu'ils deviennent des engins de mort, surtout aux abords des agglomérations. Les gestionnaires de

De Minister verstrekt het volgende antwoord.

### Regie der Gebouwen

De Minister heeft reeds eerder geantwoord dat de Minister van Financiën bevoegd is voor het opstellen van de inventaris.

### Verkeersveiligheid op de weg

De Minister is het ermee eens dat de controle voorrang heeft. Dat betekent niet dat men mag afzien van een preventiebeleid noch van verdere regelgeving. Hij wil een geheel van maatregelen. Hij is er evenwel van overtuigd dat in het bijzonder de weekendongevallen het best bestreden kunnen worden door het opvoeren van de controle, waarbij doelgroepen beoogd worden.

Gebeurt dat niet, dan dienen de andere maatregelen (rijbewijs met strafpunten, maximum alcoholgehalte van 0,5 g in het bloed, enz.) tot niets.

Er moet een bewustwordingsproces op gang komen bij de jongeren en er moet een zeer precieze controle komen op welbepaalde plaatsen.

De Minister merkt evenwel op dat het aantal ongevallen, in tegenstelling tot wat de publieke opinie zou kunnen denken, niet stijgt. Er wordt in de media op het ogenblik meer belang gehecht aan die fenomenen en het is goed dat men er zich bewust van wordt. Uit de statistieken blijkt dat de weekendongevallen 42 pct. vertegenwoordigen van het totaal van de ongevallen. Dat is een stabiel percentage dat jaarlijks terugkomt, ook ten opzichte van het aantal dodelijke ongevallen en ongevallen met zware gewonden, dat in België sedert meer dan twintig jaar constant daalt.

De Minister heeft de voorrang gegeven aan de veiligheid op de weg en dat zowel op nationaal vlak als op het niveau van het Europese voorzitterschap. Het is juist dat de middelen waarover wij beschikken, niet in verhouding staan tot het probleem. Men mag zich niet blind staren op bepaalde maatregelen en ze beschouwen als een wondermiddel. De Minister is ervan overtuigd dat de naleving van de wetgeving inzake de veiligheidsgordel een probater middel is om doden te voorkomen dan het rijbewijs met strafpunten.

Daarenboven herhaalt hij zonder ophouden dat het absurd is auto's of motoren over de weg te laten razen die niet onder controle kunnen worden gehouden en die op een autosnelweg soms tegen het dubbele van de toegelaten snelheid rijden. Hij maakt van de gelegenheid gebruik om te zeggen dat de beperking tot 120 km/u voor hem geen obsessie is. Het is evident dat kleine afwijkingen worden getolereerd. Het probleem zit hem daar niet. Maar sommige voertuigen kunnen snelheden halen die er moordtuigen van

voiries, au niveau des Régions et des communes, sont complètement dépassés par l'ampleur de ce phénomène.

Le ministre constate cependant que plusieurs de ses collègues commencent à abonder dans le même sens, considérant qu'il faut maintenant envisager des formules pour limiter la vitesse, non seulement des camions, des autocars ou autobus, mais aussi celle des véhicules individuels. Bien sûr on se heurte à cet égard à des lobbies extrêmement puissants et certains pays ne peuvent donner suite à de telles mesures.

### Permis à points

On a constitué un groupe de travail interministériel qui doit déposer un rapport qui contient un projet d'échelle des points à activer. Seules les infractions graves seront visées.

Un commissaire pose les questions suivantes.

— L'éthylotest va remplacer l'alcootest et se substituera aussi à la prise de sang. Comment fonctionne l'éthylotest?

— L'instauration du permis à points a soulevé un tollé en France. En Belgique la concertation va son train et il ne semble pas y avoir de réprobation majeure, même du côté des transporteurs. Pourrait-on avoir les grandes tendances de ce qui se prépare en Belgique?

— Le rapport universitaire sur le problème de la mobilité devait être rendu en novembre 1993. Peut-on avoir un aperçu des conclusions?

— Il est dit que les barèmes des frets pour cargaisons sèches doivent être revus. Vers quoi s'orientent-on? De quoi s'agit-il?

— Quand sortira le projet de loi concernant la transposition de la directive C.E.E. « Produits de construction » et qui est chargé de sa finalisation?

— On annonce la clôture à moyen terme des dossiers relatifs aux dommages de guerre 40-45 « biens publics ». Que reste-t-il encore à dédommager après si longtemps?

— Régie des Bâtiments

Il est signalé qu'une partie du personnel de cette Régie pourrait être affectée à des tâches dans d'autres départements... mais que la loi n'autorise pas un tel transfert. Cela veut-il dire qu'ils sont inopérants là où ils sont et quel est leur nombre? Le Gouvernement n'entend-il pas modifier la législation afin de permettre cette mobilité? Où en est-on dans l'audit en cours?

making vooral in de omgeving van de agglomeraties. De beheerders van het wegennet, op het niveau van de Gewesten en de gemeenten, zijn helemaal niet opgewassen tegen dit fenomeen dat enorme proporties aanneemt.

De Minister stelt evenwel vast dat vele van zijn collega's het met hem eens zijn en vinden dat men formules moet overwegen om de snelheid te beperken, niet alleen de snelheid van de vrachtwagens, de autobussen of de autocars maar ook de snelheid van de personenwagens. Zeker is dat men in dit verband in botsing komt met uiterst machtige lobby's en dat sommige landen aan dergelijke maatregelen geen gevolg kunnen geven.

### Rijbewijs met strafpunten

Er is een interministeriële werkgroep opgericht die een verslag moet uitbrengen waarin voorstellen worden gedaan in verband met een puntenschaal. Alleen de zware overtredingen worden beoogd.

Een lid stelt de volgende vragen.

— De ethyltest zal de alcoholtest vervangen en ook in de plaats komen van de bloedafname. Hoe zal de ethyltest functioneren?

— Het invoeren van het rijbewijs met punten heeft in Frankrijk afkeuring uitgelokt. In België verloopt het overleg normaal en lijken er geen grote bezwaren te zijn zelfs niet van de kant van de vervoerders. Is het mogelijk de grote lijnen te kennen van hetgeen in België wordt voorbereid?

— Het universitaire rapport over de mobiliteitsproblematiek moet in november 1993 klaar zijn. Is het mogelijk een overzicht te krijgen van de conclusies?

— Er wordt gezegd dat de vrachttarieven voor droge ladingen moeten worden herzien. Welke richting gaat men op? Waarover gaat het?

— Wanneer zal het wetsontwerp verschijnen betreffende de omzetting van de E.E.G.-richtlijn «Bouwprodukten» en wie moet de laatste hand daaraan leggen?

— De sluiting op middellange termijn van de dossiers betreffende de oorlogsschade 40-45 «openbare goederen» wordt aangekondigd. Wat moet er na al die tijd nog worden schadeloos gesteld?

— Regie der Gebouwen

Er wordt aangekondigd dat een deel van het personeel van deze Regie zou kunnen worden ingezet voor taken in andere departementen... maar dat de wet een dergelijke overdracht niet toestaat. Betekent dit dat die personeelsleden nutteloos zijn waar zij nu zijn en met hoeven zijn zij? Is de Regering voornemens de wet te wijzigen om mobiliteit mogelijk te maken? Hoever staat men met de aan de gang zijnde audit?

— Les obligations remplies par Belgacom en contrepartie de sa position de monopole concernent-elles bien l'exercice de missions de service public?

Lors de la libéralisation des services des télécoms, cette position de monopole ne sera-t-elle pas fragilisée?

Est-ce inimaginable de penser qu'un opérateur étranger de la C.E.E. puisse exercer un jour en Belgique des missions de service public?

Cela ne semble pas être la vision des choses du ministre. Pourtant ne sera-ce pas partiellement le cas si un opérateur étranger entre un jour au capital de Belgacom?

— La S.N.C.B. termine l'amélioration de son patrimoine immobilier en vue de sa cession. A combien s'élève ce patrimoine?

— Il est évoqué de petits problèmes de bétonnage dans les traverses défectueuses de la S.N.C.B., sans gravité aucune. Quels sont-ils?

— La Cour des Comptes s'étonne de l'absence de justification à l'augmentation de la dotation de la Régie des Bâtiments de 1 124,3 millions. Le ministre peut-il fournir des éclaircissements à ce sujet?

— Comme le remarque toujours la Cour, comment se justifie l'augmentation de plus de 20 p.c. des crédits du programme de subsistance de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation?

— Est-il possible d'avoir quelques détails sur le programme DRIVE évoqué au chapitre « Transport et mobilité »?

Les réponses du ministre sont les suivantes:

### Ethylotest

Afin de remplacer l'alcootest (ou ballons), actuellement utilisé par les forces de police pour détecter les conducteurs se trouvant sous l'influence de la boisson, la loi du 18 juillet 1990 introduit l'utilisation de l'éthylotest. Cet appareil, qui devait être utilisé dès le 1<sup>er</sup> avril 1994, détecte trois seuils de concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré: en dessous de 0,22 milligramme par litre; de 0,22 à 0,35 milligramme par litre; au-dessus de 0,35 milligramme par litre. Ces seuils sont matérialisés par des symboles sur l'appareil. Il est important de ne pas confondre l'éthylotest, appareil de détection, avec l'éthylomètre, appareil qui fournira une mesure précise de la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré et remplacera ainsi la prise de sang.

— Hebben de verplichtingen die door Belgacom vervuld worden als tegenprestatie voor haar monopoliepositie, ook betrekking op het uitvoeren van opdrachten van openbare dienst?

Zal deze monopoliepositie niet worden aangetast bij de liberalisering van de telecomdiensten?

Is het denkbaar dat een buitenlandse onderneming uit de E.E.G. in België opdrachten van openbare dienst uitoefent?

Dat lijkt niet de visie te zijn van de Minister. Zal dit echter niet gedeeltelijk het geval zijn indien een buitenlandse onderneming een deel van het kapitaal van Belgacom verwerft?

— De N.M.B.S. legt de laatste hand aan de verbetering van haar onroerend vermogen met het oog op de overdracht ervan. Hoeveel bedraagt dit?

— Er wordt gewag gemaakt van kleine betonningsproblemen in de defecte dwarsbalken van de N.M.B.S., die echter niet ernstig zijn. Wat zijn die problemen?

— Het Rekenhof is verbaasd over het ontbreken van een verantwoording bij de verhoging van de dotatie van de Regie der Gebouwen met 1 124,3 miljoen. Kan de Minister daarover enige verduidelijking geven?

— Zoals het Rekenhof opmerkt, hoe valt de verhoging met meer dan 20 pct. van de kredieten voor het bestaansmiddelenprogramma van het Bestuur van de maritieme zaken en van de scheepvaart te verantwoorden?

— Is het mogelijk enkele details te krijgen over het DRIVE-programma waarvan sprake is in het hoofdstuk « verweer en mobiliteit »?

De antwoorden van de Minister luiden als volgt:

### Ethyltest

Ter vervanging van de alcoholtest (blaaspijpje) die thans door de politie wordt gebruikt om bestuurders op te sporen die rijden onder invloed, voert de wet van 18 juli 1990 het gebruik van de ethyltest in. Dat toestel, dat zou moeten worden gebruikt vanaf 1 april 1994, spoort drie drempels van alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht op: onder 0,22 milligram per liter; van 0,22 tot 0,35 milligram per liter; boven 0,35 milligram per liter. Die drempels worden op het toestel aangegeven door symbolen. De ethyltest, een opsporingsapparaat, mag niet worden verward met de ethylmeter, een apparaat dat een precieze aanduiding geeft van de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht en de bloedafname zal vervangen.

### Permis à points

Le Gouvernement doit mettre en œuvre la loi de 1990. Il est clair que le permis à points n'est qu'une mesure parmi d'autres et qu'elle doit s'accompagner d'autres mesures réglementaires, ainsi que d'un renforcement des contrôles.

Le groupe de travail interdépartemental « permis à points » va déposer un rapport contenant un projet d'échelle des points à retirer. Seules les infractions graves sont visées. Le groupe de travail étudie la possibilité de moduler la sanction en fonction de la gravité de l'infraction et notamment de la vitesse.

Toutefois, ceci implique une modification de la façon de procéder au niveau des juridictions pénales. En effet, les jugements actuels ne mentionnent pas la vitesse constatée. L'inventaire des points dangereux (« points noirs ») est régulièrement mis à jour par la gendarmerie et utilisé par celle-ci. Il est toutefois constaté qu'il s'agit d'un phénomène erratique difficilement utilisable pour des actions à long terme.

Il faut rappeler ici que la mise en œuvre du permis à points se heurte au problème de l'informatisation des services du parquet. Celle-ci ne sera effective que dans plusieurs années.

### Problématique de la mobilité

Le rapport qui a été confié à quatre professeurs d'université est pratiquement prêt et pourra faire l'objet d'une présentation dans les prochaines semaines. Nous pourrions en débattre en Commission.

L'instauration éventuelle d'une taxe d'entrée dans les villes y sera notamment abordée.

### Navigation intérieure

Les barèmes actuels pour les cargaisons sèches sont basés sur des données datant de 1953, à l'époque où d'autres types de bateaux (non-motorisés, tonnage limité,...) et une autre infrastructure fluviale existaient. Il est évident que ces barèmes « historiques » n'ont aucun rapport avec le coût réel des prestations fournies par la batellerie.

En juin 1992, l'Office Régulateur de la Navigation Intérieure a reçu instruction d'élaborer des barèmes de frets actualisés. Le nouveau système est orienté vers un ensemble de tarifs de référence sur la base de données objectives du coût. A cette fin un modèle de coût sera établi; actuellement des préparations sont en cours afin d'arriver à un projet d'accord de coopération entre le niveau fédéral et les Régions; cet accord de coopération devra régler la propriété, l'utilisation,

### Rijbewijs met punten

De Regering moet de wet van 1990 ten uitvoer leggen. Het is duidelijk dat het rijbewijs met punten maar een van de vele maatregelen is, dat er nog andere regelgeving moet komen en dat het aantal controles moet worden opgevoerd.

De interdepartementale werkgroep « rijbewijs met punten » zal een rapport indienen dat een ontwerp-regeling bevat van de af te trekken punten. Alleen de ernstige overtredingen worden beoogd. De werkgroep bestudeert de mogelijkheid om de straf aan te passen aan de ernst van de overtreding, met name op gebied van de snelheid.

Dat impliceert een wijziging van de wijze waarop de strafrechten te werk gaan. De huidige vonnissen vermelden immers de vastgestelde snelheid niet. De inventaris van de gevaarlijke punten (« black points ») wordt door de rijkswacht regelmatig *up to date* gebracht en gebruikt. Vastgesteld werd echter dat het een wisselvallig verschijnsel is dat moeilijk te gebruiken is voor acties op lange termijn.

Er zij aan herinnerd dat de tenuitvoerlegging van het rijbewijs met punten gehinderd wordt door het probleem van de informatisering van de diensten van het parket. Die zal eerst over een aantal jaren voltooid zijn.

### Problematiek van de mobiliteit

Het rapport dat werd opgedragen aan vier hoogleraren is bijna klaar en zal de komende weken worden voorgesteld. De Commissie zal erover kunnen beraadslagen.

De eventuele invoering van een toegangsbelasting in de steden zal daar ook worden aangesneden.

### Binnenscheepvaart

De huidige vrachttarieven voor de droge vrachten zijn gebaseerd op gegevens van 1953, toen nog andere soorten schepen (zonder motor, beperkte tonnage, ...) en een andere rivierinfrastructuur bestonden. Deze historisch bepaalde vrachttarieven staan duidelijk niet in verhouding tot de werkelijke kostprijs van de door de binnenschippers geleverde prestaties.

In juni 1992 heeft de Dienst voor regeling van de binnenvaart opdracht gekregen om geactualiseerde vrachttarieven op te stellen. Het nieuwe stelsel gaat uit van een reeks referentietarieven op basis van objectieve elementen van de kostprijs. Op dit ogenblik is men bezig met de voorbereiding van een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de federale Regering en de Gewesten; dit samenwerkingsakkoord moet de eigendom, het gebruik, de

les procédures d'adaptation, etc. de ce modèle qui sera élaboré, à l'instar du modèle de coût existant aux Pays-Bas, sur base d'une étude scientifique.

En même temps, un meilleur fonctionnement des comités de fret sera assuré. La création d'une cellule permanente dans laquelle siégeront des représentants des organisations professionnelles et qui sera un organe consultatif permettra d'obtenir quotidiennement et « sur le terrain », un avis sur les prix réels à appliquer.

Ce système de tarifs fait partie d'un nombre de propositions (concernant e.a. le système d'affrètement par tour de rôle) qui ont fait l'objet d'une consultation des parties intéressées du secteur, des Régions, et de l'Institut pour la Batellerie.

Cette consultation touche à sa fin et la mise en œuvre des propositions adaptées se fera incessamment.

#### **Transposition en droit belge de la directive européenne « Produits de construction »**

Les départements des Communications, d'une part, et des Affaires économiques, d'autre part, furent chargés, conjointement, lors de législation précédente, de procéder à la transposition en droit belge de la directive européenne « Produits de Construction ».

Une « première » transposition, sous forme d'arrêté royal, fut soumise à l'avis du Conseil d'Etat (fin de la législature précédente), qui donna un avis négatif, stipulant que la transposition devait se faire sous forme de loi.

Sous la législature actuelle, la transposition sous forme de loi et d'arrêté royal est en voie de finalisation (textes disponibles fin '93).

Pratiquement, les textes ont été élaborés avec la collaboration de tous les ministres directement ou indirectement impliqués dans le problème de la construction: il fut créé, à cet effet, un groupe consultatif « technico-politique ».

Bien que le secteur privé ne soit pas représenté dans ce groupe, il est directement impliqué depuis le début, c'est-à-dire lors de l'élaboration de la directive européenne elle-même. En effet, après chaque réunion du Comité permanent de la Construction (européenne, suivie d'une belge), c'est-à-dire environ tous les 3 mois, se tient une réunion « Dialogue Administration-Industrie », le secteur Industrie étant représenté par toutes les fédérations professionnelles touchant à la construction (Fabrimetal, C.N.C.,...).

aanpassingsprocedures, enz. regelen van dit model, dat in navolging van het in Nederland bestaande model van kostprijs opgesteld zal worden op basis van een wetenschappelijke studie.

Tegelijkertijd zal gezorgd worden voor een betere werking van de vrachtcomités. Er wordt een vaste cel opgericht waarin de beroepsorganisaties vertegenwoordigd zullen zijn; dank zij dit adviesorgaan zal het mogelijk zijn dagelijks en « in het veld » adviezen te verkrijgen over de reële toe te passen prijzen.

Dit tarievenstelsel maakt deel uit van een aantal voorstellen (onder meer met betrekking tot de bevrachting bij toerbeurt) waarover overleg is gepleegd met de betrokken partijen uit de sector, met de Gewesten en met het Instituut voor de binnenscheepvaart.

Dit overleg loopt ten einde en de aangepaste voorstellen zullen binnenkort ten uitvoer worden gelegd.

#### **Omzetting in het Belgisch recht van de Europese richtlijn « Bouwprodukten »**

De departementen van Verkeerswezen enerzijds en van Economische Zaken anderzijds waren tijdens de vorige zittingsperiode samen belast met de omzetting in het Belgische recht van de Europese richtlijn « Bouwprodukten ».

Een « eerste » omzetting, in de vorm van een koninklijk besluit, werd (op het einde van de vorige zittingsperiode) voorgelegd aan de Raad van State, die in een negatief advies aanvoerde dat de omzetting diende te geschieden in de vorm van een wet.

Tijdens de huidige zittingsperiode is de laatste hand gelegd aan de omzetting in de vorm van een wet en een koninklijk besluit (teksten eind '93 ter beschikking).

In de praktijk zijn de teksten tot stand gekomen met de medewerking van alle Ministers die rechtstreeks of zijdelings te maken hebben met het probleem van de bouw: hiertoe werd een « technisch-politieke » adviesgroep opgericht.

Hoewel de particuliere sector in deze groep niet vertegenwoordigd is, is hij rechtstreeks betrokken sinds het begin, namelijk tijdens het opstellen zelf van de Europese richtlijn. Na elke bijeenkomst van het Vast Comité van de Bouw (een vergadering op Europees niveau, daarna gevolgd door een vergadering op Belgisch niveau), dat wil zeggen ongeveer om de drie maanden, wordt immers een vergadering « Dialoog Administratie-Industrie » gehouden, waarbij de industriesector vertegenwoordigd is door alle beroepsfederaties die met de bouw te maken hebben (Fabrimetal, N.C.B.,...).

Au cours de ces réunions, il est systématiquement fait rapport de l'état d'avancement des travaux en matière de directive européenne, antérieurement, de transposition actuellement.

#### **Dommages de guerre 1940-1945 «biens publics»**

Les montants encore dus sont relatifs à des dossiers pour lesquels, avant le 30 décembre 1992, l'autorité fédérale avait accordé une promesse ferme d'indemnisation. Le budget 1994 a prévu, pour les dommages de guerre 1940-1945 «biens publics» un montant de zero franc en crédits d'engagement et de 10 millions en crédits d'ordonnancement. Il s'agit donc des travaux en cours pour lesquels une promesse ferme a été délivrée avant le 30 décembre 1992.

Dès lors, la loi ne permet donc plus d'ouvrir de nouveaux dossiers de dommages de guerre aux biens publics.

#### **Transfert du personnel de la Régie des Bâtiments**

Il est prévu de mettre à la disposition de la réserve de mobilité, qui est en voie de création par le ministère de la Fonction publique, une partie du personnel de la Régie. Cela permet de dégager une marge de manœuvre budgétaire à affecter à l'entretien des bâtiments.

#### **Audit de la Régie des Bâtiments**

Le ministre a demandé à un groupe interministériel «audit occupationnel» de se réunir. Plusieurs réunions se sont déjà tenues et des mesures de rationalisation d'occupation des locaux ont déjà été prises sur base des rapports intermédiaires de l'audit.

#### **Belgacom**

Le ministre rappelle que le monopole pour les opérations de téléphonie locale aura cessé le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et ce dans tous les Etats membres de l'Union européenne.

#### **Réponse aux observations de la Cour des comptes**

L'augmentation de la dotation à la Régie des Bâtiments est à imputer à 2 causes: l'intégration des crédits visant à financer le plan pluriannuel «Justice» (environ 567 millions) qui n'étaient pas prévus en 1993. L'augmentation de la dotation investissement est due à l'obligation d'apurer l'encours. Les moyens permettant d'engager de nouveaux travaux ou de continuer les chantiers ont diminué de 20 p.c. L'augmentation des crédits de l'administration de la navigation maritime est uniquement due à l'intégration d'un crédit d'environ 104 millions pour la location de «bateaux-vedette» à la Région

Tijdens deze vergaderingen wordt systematisch verslag uitgebracht van de stand van de werkzaamheden, voorheen in verband met de Europese richtlijn en nu in verband met de omzetting van die richtlijn.

#### **Oorlogsschade 1940-1945 «Openbare goederen»**

De nog verschuldigde bedragen hebben betrekking op dossiers ten aanzien waarvan de federale overheid vóór 30 december 1992 een vaste belofte van schade-loosstelling had gedaan. Op de begroting 1994 staan voor de oorlogsschade 1940-1945 «Openbare goederen» nul frank vastleggingskredieten en 10 miljoen ordonnanceringskredieten. Het gaat dus om werkzaamheden die al zijn begonnen en waarvoor een vaste belofte werd gedaan vóór 30 december 1992.

De wet maakt het dus niet mogelijk nieuwe dossiers voor oorlogsschade aan openbare goederen te openen.

#### **Overdracht van het personeel van de Regie der Gebouwen**

Afgesproken is om een deel van het personeel van de Regie ter beschikking te stellen van de mobiliteits-reserve die door het Ministerie van Ambtenarenzaken wordt opgericht. Dat maakt het mogelijk plaats in te ruimen op de begroting voor het onderhoud van gebouwen.

#### **Audit van de Regie der Gebouwen**

De Minister heeft aan een interministeriële werkgroep «audit gebruik gebouwen» gevraagd om bijeen te komen. Er werden reeds verscheidene vergaderingen gehouden en rationalisatiemaatregelen voor het gebruik van de gebouwen werden reeds genomen op grond van tussenverslagen van de audit.

#### **Belgacom**

De Minister herinnert eraan dat het monopolie voor lokale telefoonverrichtingen op 1 januari 1998 verstrijkt en wel in alle Lid-Staten van de Europese Unie.

#### **Antwoord op de opmerkingen van het Rekenhof**

De verhoging van de dotatie van de Regie der gebouwen heeft twee oorzaken: de integratie van de kredieten die het meerjarenplan van Justitie moeten financieren (+ 567 miljoen) en die in 1993 niet voorzien waren. De verhoging van de dotatie voor investeringen is het gevolg van de verplichting om de schuld aan te zuiveren. De middelen die het mogelijk maken nieuwe werkzaamheden aan te vatten of reeds aangevatte werkzaamheden voort te zetten, zijn met 20 pct. verminderd. De verhoging van de kredieten van het Bestuur van het zeewezen is alleen toe te schrijven aan het opvoeren van ongeveer 104 miljoen

flamande. Ce crédit n'était pas présent en 1993 car il existait un litige avec la Région. Ce litige a été résolu entre-temps.

#### Programme «DRIVE»

Il s'agit d'un programme de recherches à long terme financé par la Commission européenne et concernant la télématique en matière de transport (*Dedicated Road Infrastructure for Vehicles safety in Europe*). Les travaux de recherche sont toujours en cours.

Un membre se réjouit qu'au niveau européen on réagisse enfin aux problèmes de la sécurité routière.

— D'autre part, voici une dizaine d'années qu'on constate la diminution croissante du nombre de voyageurs et du volume de marchandises à la S.N.C.B. Rien de s'arrange. Ne faudrait-il pas revoir la politique de la S.N.C.B.?

— L'intervenant n'a trouvé trace dans aucun document du «business service» qu'on avait décidé de créer à la S.N.C.B. Qu'en est-il?

— En cas de privatisation des ateliers, ceux-ci jouiraient-ils d'une autonomie totale?

— Pour terminer l'intervenant aimerait disposer d'un relevé des lignes de chemin de fer avec les vitesses maximales autorisées sur ces lignes.

Le ministre donne les explications suivantes.

#### Politique de la S.N.C.B.

Le ministre a déjà répondu à cette question.

#### Réorganisation des «business units»

Cette matière relève exclusivement de l'autonomie de l'entreprise. Il faut rappeler toutefois que le plan d'entreprise prévoit la responsabilisation des ateliers en termes d'enveloppe budgétaire et d'organisation. Ce système devrait donc aboutir à une large autonomie de ceux-ci.

#### Relevé des lignes de chemin de fer avec les vitesses maximales autorisées par ces lignes (voir annexe)

Le même membre interroge encore le ministre sur ce qui suit.

#### — Plan Star 21

Les travaux prévus en 1992 sont-ils terminés?

Il souhaiterait recevoir le rapport que la S.N.C.B. a remis au Gouvernement.

Pour ceux qui sont prévus en 1993, le planning n'est pas respecté, des travaux commencés sont interrompus. Quelles en sont les raisons?

voor de huur van motorboten van het Vlaamse Gewest. Dat krediet was in 1993 niet uitgetrokken omdat er een geschil bestond met het Gewest. Dat geschil werd ondertussen bijgelegd.

#### Programma «DRIVE»

Het gaat om een onderzoeksprogramma op lange termijn gefinancierd door de Europese Commissie, dat betrekking heeft op telematica inzake transport (*Dedicated Road Infrastructure for Vehicles safety in Europe*). Het onderzoek is nog steeds aan de gang.

Een lid verheugt zich erover dat op Europees niveau eindelijk wordt gereageerd op de problemen van de verkeersveiligheid.

— Anderzijds, tien jaar geleden viel een toenemende daling vast te stellen van het aantal reizigers en van het goederenvolume van de N.M.B.S. Daar werd niets aan gedaan. Moet het beleid van de N.M.B.S. niet worden herzien?

— Spreker heeft in geen enkel document een spoor gevonden van de «business service» die men bij de N.M.B.S. wou oprichten. Hoe zit het daarmee?

— Zullen de werkplaatsen in geval van privatisering totale autonomie genieten?

— Tenslotte zou spreker een overzicht willen krijgen van de spoorlijnen met de maximale snelheid die op die lijnen is toegestaan.

De Minister geeft de volgende uitleg:

#### Beleid van de N.M.B.S.

De Minister heeft reeds op die vraag geantwoord.

#### Reorganisatie van de «business units»

Over deze aangelegenheid beslist het bedrijf volledig autonoom. Er zij echter op gewezen dat het ondernemingsplan voorziet in de responsabilisering van de werkplaatsen door middel van vaste budgetten en wat de organisatie betreft. Dat systeem zou dus tot een ruimere autonomie moeten leiden.

#### Overzicht van de spoorlijnen met de voor die lijnen toegestane maximumsnelheid (zie bijlage)

Hetzelfde lid stelt nog de volgende vragen:

#### — STAR 21-plan

Zijn de werken die voor 1992 gepland werden, beëindigd?

Graag ontving hij het rapport dat de N.M.B.S. aan de Regering heeft bezorgd.

Voor de werken die in 1993 zijn gepland, werd de planning niet gerespecteerd. Aangevatte werken werden onderbroken. Wat is daarvan de reden?

## — Accueil

Il souhaiterait, ici aussi, obtenir une liste des travaux réalisés. Il doit une fois de plus constater que, dans sa région, pas un carreau brisé n'a été remplacé.

— Le député Van Dienderen fait état d'une publication de la S.N.C.B. parue dans *La Libre Belgique*, dans une interpellation développée à la Chambre.

De quel document s'agit-il?

Quel en est le contenu?

## — T.G.V.

Quels sont les travaux qui sont en cours à ce jour? Le ministre voudrait-il préciser la localisation, le coût de chaque chantier, les entreprises adjudicatrices ainsi que les sous-traitants?

La S.N.C.B. a créé plusieurs entreprises filiales pour des raisons diverses. T.U.C. Rail est particulièrement chargé des travaux du T.G.V.

L'intervenant croit savoir que la société a invité les agents placés dans le « pool » à entrer à T.U.C. Rail. Ce faisant, ils abandonneraient leur statut.

N'aurait-on pas pu suspendre temporairement leur statut public pendant le temps où les agents du pool auraient été occupés, par cette entreprise, en qualité de contractuel?

— La S.R.W.T. a, par deux fois, sollicité les ateliers de la S.N.C.B. pour des travaux à réaliser au métro de Charleroi. Cette offre avait été faite en vertu de la qualification de ces ateliers, dont celui de Bascoup.

La réponse a été négative: trop de travail dans les ateliers.

A un moment où nous nous penchons sur les difficultés que rencontrent la S.N.C.B. dans tous les secteurs, refuser du travail n'est-il pas une erreur?

— Conférence interministérielle de la Circulation et de l'Infrastructure (C.I.C.I.)

Quelle est la portée des accords intervenus récemment entre les sociétés de Transport en commun et la S.N.C.B. au sein de la C.I.C.I.?

— L'accès à Bruxelles devient de plus en plus difficile en voiture

On enregistre des retards considérables à l'entrée et à la sortie de la ville.

## — Opvang van de reizigers

Ook hier kreeg hij graag een lijst van de uitgevoerde werken. Eens te meer moet het lid vaststellen dat in zijn streek niet één enkele gebroken ruit werd vervangen.

— Kamerlid Van Dienderen verwijst in een interpellatie die hij in de Kamer heeft gehouden, naar een publikatie van de N.M.B.S. in *La Libre Belgique*.

Over welk document gaat het?

Wat is de inhoud ervan?

## — H.S.T.

Welke werken worden op het ogenblik uitgevoerd? Kan de Minister de plaats, de kostprijs van elk werk, de bedrijven die de werken uitvoeren evenals de onderaannemers specificeren?

De N.M.B.S. heeft een aantal filialen opgericht om verschillende redenen. T.U.C. Rail is in het bijzonder belast met de H.S.T.-werken.

Spreker meent te weten dat het bedrijf personeelsleden die in de « pool » zijn ondergebracht, uitgenodigd heeft om te werken voor T.U.C. Rail. Door dit te doen zouden ze hun statuut opgeven.

Kan men dat overheidsstatuut niet tijdelijk opschorten voor de periode waarin die personeelsleden van de pool door T.U.C. Rail als contractueel worden te werk gesteld?

— De S.R.W.T. heeft tot tweemaal toe een beroep gedaan op de werkplaatsen van de N.M.B.S. om werken uit te voeren aan de metro van Charleroi. Die vraag werd gesteld omdat die werkplaatsen, waaronder de werkplaats van Bascoup, bijzonder gekwalificeerd zijn voor dergelijke werken.

Het antwoord was echter negatief. Er is te veel werk in de werkplaatsen.

Op een ogenblik waarop wij ons buigen over de moeilijkheden waarmee de N.M.B.S. in alle sectoren te kampen heeft, kan men zich afvragen of werk weigeren geen vergissing is.

— Interministeriële Conferentie voor verkeer en infrastructuur (I.C.V.I.)

Wat is de draagwijdte van de akkoorden die onlangs gesloten werden tussen de maatschappijen voor openbaar vervoer en de N.M.B.S. in het kader van de Interministeriële Conferentie?

— Brussel wordt steeds moeilijker bereikbaar met de wagen

Bij het binnenkomen en verlaten van de stad moet met aanzienlijke vertragingen worden rekening gehouden.

Il y a bien la solution du chemin de fer — mais il faudrait convaincre — et, en plus, la durée du trajet est parfois trop longue.

Sans métro venant de la périphérie — surtout au sud de la ville — ne conviendrait-il pas d'étudier l'organisation d'un transport en commun de l'extérieur de la ville vers l'intérieur et vice versa, avec possibilité de parking au voisinage des autoroutes?

#### — Transport par camions

La récente catastrophe en France, dans laquelle est impliquée la responsabilité de plusieurs chauffeurs de poids lourds, doit faire réfléchir.

On doit absolument prendre des mesures.

Les responsables français ont dit leur intention de développer le feroutage et les systèmes R/R.

Qu'en est-il en Belgique?

Quelle est la politique de la société et celle du Gouvernement?

#### — Vignettes

Peut-on avoir des explications complètes sur le système des vignettes qui sera imposé en Europe d'ici peu?

Le ministre communique les réponses à ces questions à l'intervenant.

Un autre membre pose les questions suivantes:

#### Navigation aérienne — Eurocontrol

Il existe en Europe 22 systèmes et 44 centres de contrôle de la navigation aérienne. A long terme, nous devons en arriver à un seul système européen de contrôle aérien. Où en est-on à cet égard?

Le ministre déclare qu'un vaste programme européen d'harmonisation et de coordination de contrôle aérien est en cours au sein d'Eurocontrol et dans un cadre beaucoup plus large que les douze pays de l'Union européenne. Une amélioration ne passe pas par une concentration des centres, mais par l'harmonisation des normes techniques.

#### Transport maritime de produits dangereux — Obligation de prendre un pilote à bord

Les Pays-Bas auraient pris la décision de libérer les navires qui accostent dans un port néerlandais ou qui remontent l'Escaut au moins 18 fois par an de l'obligation de prendre un pilote à bord.

De trein zou hier een oplossing kunnen bieden maar niet iedereen is daarvan overtuigd en daarenboven is de reisduur vaak te lang.

Aangezien er geen metro is in de randgemeenten, vooral in het zuiden van de stad, is het misschien wenselijk openbaar vervoer te organiseren tussen de randgemeenten van de stad en de binnenstad en omgekeerd, waarbij moet worden voorzien in parkeermogelijkheden in de buurt van de autosnelwegen.

#### — Vervoer per vrachtwagen

De recente catastrofe in Frankrijk waarvoor verschillende bestuurders van zware vrachtwagens mede verantwoordelijk zijn, moet tot nadenken stemmen.

Het is absoluut noodzakelijk maatregelen te nemen.

De Franse beleidslieden hebben reeds hun voornemen bekend gemaakt om het rail-route-vervoer te ontwikkelen.

Hoever staat het daarmee in België?

Welk beleid voert de N.M.B.S. en welk beleid voert de Regering dienaangaande?

#### — Vignetten

Kan een volledige toelichting verstrekt worden over het vignettensysteem dat binnenkort in Europa zal worden ingevoerd?

De Minister zal de antwoorden op die vragen aan het lid zelf meedelen.

Een ander lid stelt de volgende vragen:

#### Luchtvaart — Eurocontrol

In Europa bestaan er 22 systemen en 44 controlecentra voor luchtverkeer. Op lange termijn moeten wij komen tot 1 enkel Europees systeem van luchtcontrole. Wat is de stand van zaken?

De Minister antwoordt dat Eurocontrol momenteel werkt aan een uitgebreid Europees programma voor harmonisatie en coördinatie van de controle op het luchtverkeer en dat dit initiatief de grenzen van de twaalf lidstaten van de Unie ruim overschrijdt. Een verbetering komt er niet via het samenvoegen van de centra, maar door een harmonisatie van de technische normen.

#### Vervoer gevaarlijke produkten over zee - Loodsverplichting

In Nederland zou een beslissing genomen zijn om zeeschepen die minstens 18 keer per jaar een Nederlandse haven aandoen of de Schelde opvaren, te ontslaan van loodsplicht.

Vu les risques, notamment et surtout pour notre côte, il est sans doute indiqué de maintenir cette obligation pour les navires transportant des produits dangereux.

L'intervenant aimerait connaître le point de vue du ministre en la matière. Est-il déjà intervenu à ce sujet auprès de son collègue néerlandais ou au niveau européen?

Le ministre précise que la Belgique applique des règles strictes pour le transport de produits nucléaires. Pour les autres produits dangereux, la Belgique est « à la pointe » au sein de l'organisme de l'O.N.U. (O.M.I.).

**Brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance.**

L'arrêté royal du 2 juin 1993 (*Moniteur belge* du 25 juin 1993) relatif au brevet de conduite exigé pour la navigation sur les voies navigables du Royaume en ce qui concerne certaines catégories de bateaux de plaisance, pris en exécution de la loi du 21 mai 1991 relative à l'instauration d'un brevet de conduite pour la navigation sur les voies navigables du Royaume (*Moniteur belge* du 26 juillet 1991), reconnaît en son chapitre II, article 6, l'équivalence des brevets.

Toutefois, cette équivalence ne concerne pas le brevet de capitaine au long cours, mais bien le brevet de navigateur de yacht et de yachtman.

Les cours de yachtman et de navigateur de yacht comportent, notamment, le règlement de police et de navigation de l'Escaut maritime. Ces cours sont également donnés en vue de l'obtention du diplôme de candidat-officier au long cours et des brevets d'officier et de capitaine au long cours. Les examens portant sur cette matière à l'Ecole supérieure de navigation d'Anvers sont, dès lors, particulièrement sévères. En outre, comparé à un yachtman, un capitaine breveté au long cours peut se prévaloir d'une expérience plus grande du pilotage, de même qu'en ce qui concerne les règlements et le balisage. De plus, en cas d'abordage ou de sinistre survenant sur les voies navigables du Royaume, c'est généralement à des capitaines brevetés au long cours que l'on demande de donner un avis d'expert.

En conséquence, l'intervenant aimerait savoir pour quelle raison les capitaines au long cours ne figurent pas dans la liste d'équivalence au brevet de conduite générale. S'agirait-il d'un oubli?

Le ministre rappelle que le Conseil d'Etat a émis un avis selon lequel le brevet de capitaine au long cours relève de la compétence de la Région flamande. Le ministre ne peut plus intervenir dans cette matière.

Gezien de risico's, ook en vooral voor onze kust, is het wellicht aangewezen voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren, de loodsplicht te behouden.

Graag vernam hij het standpunt van de Minister. Is de Minister ter zake reeds tussengekomen bij zijn Nederlandse collega of op Europees vlak?

De Minister wijst erop dat ons land stringente regels toepast voor het transport van nucleaire stoffen. Voor de andere gevaarlijke produkten is ons land koploper in het desbetreffende V.N.-orgaan (O.M.I.).

**Stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen.**

Het koninklijk besluit van 2 juni 1993 (*Belgisch Staatsblad* van 25 juni 1993) betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot zekere categorieën van pleziervaartuigen, ter uitvoering van de wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk (*Belgisch Staatsblad* van 26 juli 1991) erkent in hoofdstuk II, artikel 6, de gelijkwaardigheid van getuigschriften.

Hierbij is echter geen sprake van het brevet van kapitein ter lange vaart, maar wel van het brevet van jachtnavigator en jachtman.

De cursussen voor jachtman en -navigator omvatten o.a. het politie- en het scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde. Voornoemde cursussen worden eveneens gegeven ter voorbereiding tot het verkrijgen van het diploma kandidaat-officier ter lange vaart en de brevetten van 1e officier- en kapitein t.l.v. De examens over deze materie aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen zijn dan ook bijzonder streng. Bovendien kan een gebrevetteerde kapitein t.l.v., vergeleken met jachtlui, op een grotere ervaring steunen wat betreft stuurmanskunst en wat betreft reglementen en bebakening. Daarbij komt nog dat bij aanvaringen of schadegevallen op de scheepvaartwegen van het Rijk meestal deskundig advies gevraagd wordt van gebrevetteerde kapiteins t.l.v.

Graag vernam hij dan ook de reden waarom kapiteins ter lange vaart niet opgenomen zijn in de lijst van gelijkwaardig met het algemeen stuurbrevet. Of betreft het hier een verzuim?

De Minister wijst erop dat de Raad van State in zijn advies van oordeel is dat het brevet van kapitein ter lange vaart tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort. In deze aangelegenheid kan de Minister dus niet meer optreden.

## Marine marchande belge

Lors de l'examen du budget des Communications et de l'Infrastructure pour l'année 1993, le ministre a déclaré que les syndicats prépareraient une réunion de la commission paritaire pour garantir la viabilité de la flotte marchande belge.

Quelles ont été les conclusions de cette réunion? Quelles mesures le ministre a-t-il déjà prises en concertation avec ses collègues de l'Emploi et du Travail, d'une part, et des Affaires sociales, d'autre part?

Pour la marine marchande et l'emploi le ministre déclare que le groupe de travail *ad hoc* se réunit toujours actuellement. Il espère qu'un accord interviendra encore d'ici fin 1993.

## Régie des transports maritimes — Trafic en baisse

Par la presse, nous apprenons que le trafic des passagers a diminué de 12,9 p.c. au cours des neuf premiers mois de cette année.

Le trafic des marchandises aurait diminué de 9,1 p.c. pendant cette même période. Ces sept dernières années, le trafic ro-ro aurait d'ailleurs diminué de 34 p.c.

Le nouveau partenaire de la R.T.M. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994, *Sally Lines*, a connu une augmentation de 19 p.c. de son trafic de marchandises Ostende-Ramsgate, au cours des neuf premiers mois de cette année.

Quelles mesures la R.T.M. envisage-t-elle de prendre afin de pouvoir suivre le rythme de son partenaire?

Le ministre répond ce qui suit:

— Politique commerciale de la R.T.M.: la Régie prépare actuellement, de concert avec son nouveau partenaire *Sally Lines*, une nouvelle stratégie économique, qui comprend une politique commerciale agressive sous le slogan «the comfortable link». Des promotions exceptionnelles sur le plan tarifaire sont prévues et la qualité du service sera sensiblement augmentée. Une attention particulière est également portée à l'amélioration de l'infrastructure dans le port de Ramsgate et aux correspondances ferroviaires et routières de et vers ce port. On peut prévoir que la liaison tant routière que ferroviaire entre Ramsgate et Londres sera plus fluide que celle via Douvres, qui est en effet très surchargée. Des négociations sont en cours à ce sujet avec les chemins de fer britanniques.

— Accord avec *Sally Lines*: la concertation avec la Région flamande n'a pas pu aboutir. Il est prévu

## Belgische koopvaardij

Bij de bespreking van de begroting Verkeer en Infrastructuur voor het jaar 1993, zei de Minister dat reders en vakbonden een vergadering van het Paritair Comité voor de Koopvaardij zouden voorbereiden, ten einde adviezen voor te leggen om de Belgische koopvaardijvloot levensvatbaar te houden.

Wat waren de conclusies? Welke maatregelen zijn reeds genomen, in overleg met de collega's van de Ministers van Tewerkstelling en Arbeid enerzijds en Sociale Zaken anderzijds?

Op de vraag over de Belgische koopvaardij en de werkgelegenheid antwoordt de Minister dat de *ad hoc*-werkgroep nog altijd bijeenkomt. Hij verklaart te hopen dat er tegen eind 1993 een akkoord uit de bus komt.

## Regie voor Maritiem Transport — Dalende trafiek

In de pers vernemen we dat de passagierstrafiek tijdens de eerste 9 maanden van dit jaar terugliep met 12,9 pct.

De vrachttrefiek zou in dezelfde periode gedaald zijn met 9,1 pct. De jongste 7 jaar zou de ro-ro-trafiek trouwens met 34 pct. teruggelopen zijn.

De nieuwe poolpartner vanaf 1 januari 1994, *Sally Lines*, kende in de eerste negen maanden van dit jaar een stijging met 19 pct. op zijn vrachtlijn Oostende-Ramsgate.

Welke maatregelen worden bij de R.M.T. overwogen om de trend van haar partner te kunnen volgen?

De Minister geeft de volgende antwoorden:

— Commercieel beleid van de R.M.T.: in overleg met *Sally Lines*, haar nieuwe partner, werkt de Regie thans een nieuwe economische strategie uit in het kader van een agressief commercieel beleid met als slagzin: «the comfortable link». Er komen uitzonderlijke tariefaanbiedingen en de kwaliteit van de dienstverlening wordt aanzienlijk verhoogd. Voorts gaat er meer aandacht naar de verbetering van de infrastructuur in de haven van Ramsgate en naar de spoorweg- en wegverbindingen met die haven. Te verwachten valt dat zowel de spoorweg- als de wegverbinding tussen Ramsgate en Londen heel wat vlotter zal verlopen dan die via Dover, omdat deze overbelast is. Daarover zijn momenteel besprekingen aan de gang met de Britse Spoorwegen.

— Akkoord met *Sally Lines*: het overleg met het Vlaams Gewest heeft tot geen resultaat geleid.

d'entamer prochainement une concertation avec les autorités ostendaises concernant l'application du prochain décret portuaire élaboré par le Vlaamse Raad.

#### **R.T.M. — Passages illégaux — Amendes**

Au début du mois de décembre, la direction de la Régie des transports maritimes s'est rendue à Londres pour y plaider en faveur d'une proposition de conciliation, afin de tenter d'échapper, du moins en partie, à une amende de plusieurs millions de francs qu'elle doit encore payer aux services d'immigration britanniques.

Cette amende est la conséquence de la loi britannique sur l'immigration, particulièrement sévère, laquelle dispose que, lorsque des personnes qui tentent d'entrer illégalement en Grande-Bretagne sont surprises à bord d'un navire abordant dans un port britannique, c'est la société d'armateurs qui est responsable et qui se voit dès lors infliger une lourde amende.

Au début du mois de décembre, cette amende s'élevait à 2 000 livres anglaises (110 000 francs) par personne tentant d'entrer illégalement en Grande-Bretagne.

La direction de la R.T.M. à Ostende s'est vue infliger, par le service de l'immigration britannique, une amende de 17 millions de francs.

L'intervenant n'ignore pas que la R.T.M. a pris de nombreuses mesures visant à prévenir les passages illégaux, si bien que le nombre des cas a été réduit cette année.

Il aimerait savoir quels sont les résultats de la médiation qui a eu lieu à Londres, à combien s'élevait initialement l'amende, à combien elle s'élève encore à présent, combien de cas ont donné lieu à une amende effective cette année et quelles mesures supplémentaires sont encore envisagées.

Le ministre précise que le problème du paiement des amendes par la R.T.M. ne s'est pas posé jusqu'ici avec trop d'acuité. En effet, dans la plupart des cas, la R.T.M. fournit des justifications suffisantes lui permettant de ne pas payer les amendes prévues par le gouvernement britannique.

#### **Régie des transports maritimes — Liaison avec Londres**

D'après la presse, la R.T.M. ralliera, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994, Ramsgate au lieu de Douvres.

Le ministre sait que l'intervenant a déclaré à maintes reprises que Douvres, compte tenu de la concurrence du tunnel sous la Manche, ne constitue pas une bonne destination pour la R.T.M. et qu'il fallait en chercher une autre, plus proche de l'agglomération londonienne.

Binnenkort gaat het overleg van start met de Oostendse overheid over de uitvoering van het toekomstig havendecreet van de Vlaamse Raad.

#### **R.M.T. — Illegale overtochten — Boetes**

Begin december heeft de directie van de Regie voor Maritiem Transport in Londen een verzoeningsvoorstel bepleit om te pogen minstens voor een deel te ontsnappen aan een miljoenenboete die nog betaald moet worden aan de Britse immigratiediensten.

De miljoenenboete is een gevolg van het feit dat de strenge Britse immigratiewet bepaalt dat, wanneer aan boord van een schip dat in een van de Britse havens aanlegt, personen worden betrapt die proberen Groot-Brittannië illegaal binnen te raken, de betrokken rederij daarvoor verantwoordelijk wordt gesteld en dan ook zwaar wordt beboet.

Begin december bedroeg deze boete 2 000 Britse pond (110 000 frank) per persoon die poogt Groot-Brittannië illegaal binnen te komen.

De R.M.T.-directie in Oostende werd door de Britse immigratiedienst met nog een boeteclaim van 17 miljoen frank opgezadeld.

Het is het lid bekend dat de R.M.T. voorziet in heel wat preventieve maatregelen om de illegale overtochten te vermijden, waardoor het aantal gevallen dit jaar teruggelopen is.

Graag vernam hij wat de resultaten zijn van de bemiddeling in Londen, hoeveel de boete oorspronkelijk bedroeg, en hoeveel ze nu nog bedraagt, hoeveel gevallen er dit jaar uitliepen op een effectieve boete, en welke bijkomende maatregelen nog overwogen worden.

Volgens de Minister heeft de R.M.T. nog geen echte problemen gehad met het betalen van boetes. In het merendeel van de gevallen kan de R.M.T. immers voldoende rechtvaardigingsgronden aanvoeren om de door de Britse Regering opgelegde boete niet te moeten betalen.

#### **Regie voor Maritiem Transport — Verbinding met Londen**

Naar het lid in de pers verneemt, zal de R.M.T. vanaf 1 januari 1994 naar Ramsgate i.p.v. naar Dover varen.

Het is de Minister bekend dat hij herhaaldelijk gesteld heeft dat Dover, gezien de concurrentie van de Chunnel, geen goede bestemming was voor de R.M.T. en een andere bestemming dicht bij de Londense agglomeratie gezocht diende te worden.

L'intervenant aimerait savoir quelles sont, comparées à Douvres, les liaisons entre Ramsgate et Londres par chemin de fer et par la route. Y a-t-il des perspectives d'améliorer cette liaison dans un proche avenir?

Le ministre n'a pas donné de réponse à cette question.

#### **Statut des intermédiaires de transport — Seconde question**

La présente question complète la question n° 344 du 9 février 1993, dans laquelle l'intervenant indiquait que, contrairement à ce qui est le cas en Belgique, dans beaucoup d'Etats membres de la C.E., le statut des intermédiaires de transport n'est pas réglementé ou est réglementé de manière fort différente. Cette situation a parfois des conséquences désagréables pour les transporteurs de notre pays, comme l'a montré au début de cette année le cas des onze entreprises de transport belges escroquées pour plusieurs dizaines de millions par un intermédiaire français. Le secteur lui-même réclame l'instauration d'une obligation d'enregistrement.

Dans sa réponse, le ministre a déclaré que, durant la présidence belge de la C.E., l'impulsion nécessaire pourrait être donnée en vue d'améliorer la réglementation dans ce secteur et d'inscrire la question à l'ordre du jour du Conseil des ministres des Transports.

L'intervenant aimerait savoir quelles sont les initiatives qui ont déjà été prises en la matière et quels sont les résultats des discussions éventuelles.

Le ministre déclare que, lors du Conseil de transport de l'Union européenne, qui s'est tenu les 29 et 30 novembre 1993, la Belgique a déposé un document accepté par le Conseil comme document de travail. Il demande à la Commission de faire une proposition visant à harmoniser les politiques en la matière.

#### **Trafic — Taxe pour circuler en voiture**

La presse mentionne qu'en Norvège un automobiliste doit actuellement payer pour pouvoir entrer à Oslo avec son véhicule. Cette mesure serait nécessaire pour améliorer les conditions de circulation dans la capitale norvégienne.

Certaines villes belges souhaiteraient pouvoir instaurer pareille taxe afin de pouvoir ainsi recueillir les moyens financiers nécessaires pour construire des parkings, améliorer les routes et réduire la densité du trafic à l'intérieur de la ville.

Par ailleurs, il semble qu'il n'est pas possible d'instaurer pareille rétribution, impôt ou taxe par la voie régionale.

Quel est le point de vue du ministre en la matière? A-t-on déjà procédé à des études à ce sujet?

Graag vernam hij hoe de verbindingen zijn tussen Ramsgate en Londen, vergeleken met Dover, via het spoor en via de weg. Zijn er vooruitzichten om de verbinding tussen Ramsgate en Londen te verbeteren in een nabije toekomst?

Op deze vraag heeft de Minister geen antwoord gegeven.

#### **Statuut voor de tussenpersonen in vervoersopdrachten — Tweede vraag**

Aansluitend op zijn vraag 344 van 9 februari 1993, waarin hij erop wees dat het statuut voor tussenpersonen in vervoersopdrachten in vele Lid-Staten van de E.G. niet of zeer verscheiden gereguleerd is, in tegenstelling met ons land. Dit heeft ook voor de transporteurs in ons land soms nare gevolgen, aangezien begin dit jaar b.v. elf Belgische vervoerondernemingen voor vele tientallen miljoen opgelicht werden door een Frans tussenbedrijf. Door de sector zelf wordt op verplichte registratie aangedrongen.

In zijn antwoord stelde de Minister dat tijdens het Belgisch voorzitterschap van de E.G. de nodige impuls gegeven zou kunnen worden om deze sector beter te reglementeren en de materie ter sprake te brengen in de E.G.-Transportraad.

Graag vernam het lid welke initiatieven ter zake reeds genomen werden en wat de resultaten zijn van de eventuele besprekingen.

De Minister verklaart dat België tijdens de Transportraad van de Europese Unie op 29 en 30 november 1993 een document heeft ingediend dat door de Raad aanvaard is als werkdocument. De Commissie wordt verzocht een voorstel te doen tot harmonisering van het desbetreffende beleid.

#### **Verkeer — Betalend autorijden**

De pers meldt dat een automobilist in Noorwegen thans moet betalen om de hoofdstad Oslo binnen te rijden. Deze maatregel zou nodig zijn om de verkeerssituatie in de hoofdstad van Noorwegen te verbeteren.

Ook sommige Belgische steden zouden graag een dergelijke taks willen invoeren om op die manier de nodige geldmiddelen in te zamelen ten einde parkings aan te leggen, wegen te verbeteren en de verkeersdruk in de binnenstad te verminderen.

Anderzijds blijkt het niet mogelijk om een dergelijke retributie, belasting of taks in te voeren langs gewestwegen.

Wat is het standpunt van de minister ter zake? Zijn er reeds studies gemaakt over dit probleem?

Le ministre répond que le rapport sur la problématique de la mobilité, confié à quatre professeurs d'université, est prêt.

L'instauration éventuelle d'une taxe d'entrée dans les villes y est notamment abordée.

### Plaque Z — Abus

La plaque Z est attribuée aux personnes dont l'activité professionnelle principale est le commerce d'automobiles. Une voiture portant une plaque Z n'est pas immatriculée et ne donne pas lieu au paiement d'une taxe d'immatriculation.

Dans notre pays, quelque 35 000 véhicules circulent avec une plaque Z. Il est évident que de nombreux abus se produisent.

Un nouvel arrêté royal prévoyant des conditions plus strictes pour les demandes de plaques marchandes devrait être publié sous peu. En quoi consistent ces mesures? Quand la publication de cet arrêté royal est-elle prévue?

Le ministre déclare qu'un projet d'arrêté royal visant à réprimer les abus est en préparation. En raison de la nécessité d'adapter le programme informatique de la D.I.V., son entrée en vigueur ne pourra intervenir avant le mois d'avril de l'année prochaine.

### Plaques d'immatriculation

A l'époque où le ministre Dehaene était encore ministre des Communications, l'intervenant avait suggéré de permettre à l'automobiliste de choisir, pour sa plaque minéralogique, la combinaison de lettres qu'il souhaitait. Pour compenser le coût supplémentaire que cela entraînerait pour le Service de l'immatriculation des véhicules, il avait proposé d'imputer le double de la taxe normale, si bien qu'une telle initiative aurait également été profitable au Trésor.

L'intervenant avait proposé ensuite d'élever ce supplément à dix fois le montant de la taxe d'immatriculation normale de 2 500 francs. M. Dehaene avait accepté le principe et déclaré que cette réglementation pourrait entrer en vigueur lorsque le Service de l'immatriculation des véhicules adopterait le nouveau système informatique.

Interrogé à ce sujet par le membre lors de la discussion du budget, le ministre actuel, lui aussi, marqué son accord de principe.

Cependant, le Service de l'immatriculation des véhicules a déménagé à la rue de la Loi dès le 3 novembre, et le nouveau système informatique a été mis en service, mais l'arrêté royal qui devrait permettre de demander une plaque minéralogique portant une combinaison de lettres déterminée moyennant certaines conditions et restrictions se fait toujours attendre.

De Minister antwoordt dat het rapport over de mobiliteitsproblematiek, dat opgedragen was aan vier universiteitsprofessoren, klaar is.

De eventuele invoering van een belasting bij het binnenrijden van de steden wordt er onder meer behandeld.

### Z-platen — Oneigenlijk gebruik

De Z-plaat wordt toegekend aan mensen die als hoofdberoep handelen in auto's. Een auto met een Z-plaat wordt niet ingeschreven en er hoeft geen inschrijvingstaxe voor betaald te worden.

In ons land rijden zo'n 35 000 voertuigen met een Z-plaat rond. Het is duidelijk dat er veel misbruiken zijn.

Binnenkort zou een nieuw koninklijk besluit verschijnen dat de voorwaarden voor het aanvragen van een handelaarsplaat strenger maakt. Waaruit bestaan deze maatregelen? Voor wanneer wordt de publikatie van dit koninklijk besluit verwacht?

De Minister verklaart dat een ontwerp van koninklijk besluit tot bestraffing van de misbruiken voorbereid wordt. Omdat het noodzakelijk is het informaticaprogramma van de D.I.V. aan te passen, kan het koninklijk besluit niet in werking treden vóór de maand april van volgend jaar.

### Nummerplaten

Toen Minister Dehaene nog Minister van Verkeerswezen was, heeft het lid gesuggereerd, om de automobilist in staat te stellen een nummerplaat te kiezen met de lettercombinatie die hij wenste. Als compensatie voor de extra kosten hiervoor bij de Dienst Inschrijvingen stelde hij voor de normale taks dubbel aan te rekenen, zodat een dergelijk initiatief ook voordelig zou zijn voor de staatskas.

Hij suggereerde daarna het tienvoudige van de normale inschrijvingsbelasting van 2 500 frank. De heer Dehaene ging met het principe akkoord en deelde mede dat dit ingevoerd zou kunnen worden, wanneer de Dienst Inschrijving van voertuigen het nieuw informaticasysteem in gebruik zou nemen.

Ook de huidige Minister ging akkoord met dit principe, toen het lid hem daarover ondervroeg bij de bespreking van de begroting.

De D.I.V. is echter reeds op 3 november verhuisd naar de Wetstraat en het nieuw informaticasysteem is in werking, maar het koninklijk besluit waarbij men, onder bepaalde voorwaarden en beperkingen, een nummerplaat zou kunnen aanvragen volgens een bepaalde lettercombinatie, is er nog niet.

Quand peut-on escompter sa publication?

Le projet d'arrêté royal concernant les plaques d'immatriculation personnalisées, est au Conseil d'Etat, et le ministre espère pouvoir le mettre en application à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1994.

#### **T.G.V. — Subvention C.E.E.**

Une subvention C.E.E. de 7,47 milliards est prévue pour le tronçon Bruxelles-Allemagne du T.G.V. Pour le tracé Bruxelles-Pays-Bas, il n'est prévu qu'une subvention de 830 millions.

De ce fait, la S.N.C.B. doit trouver plus de 28 milliards de fonds propres pour la réalisation du premier tracé et un peu plus de 10 milliards pour le second.

Le ministère des Communications a prévu 1,8 milliard pour le tracé Bruxelles-Allemagne et 10,747 milliard pour le tracé Bruxelles-Pays-Bas, de manière que ces tronçons profitent au transport intérieur.

Le ministre pourrait-il préciser pour quelles raisons on fait une telle distinction entre la liaison Bruxelles-Allemagne, d'une part, et la liaison Bruxelles-Pays-Bas, d'autre part, et sur quoi la Communauté européenne s'est basée.

Le ministre donne les explications suivantes quant au financement européen du T.G.V. L'Union européenne a prévu de consacrer environ 8 milliards au financement des nouvelles lignes T.G.V. à créer en Belgique. Ce financement a été conçu comme un soutien à apporter aux « maillons faibles », à savoir les tronçons transfrontaliers vers les Pays-Bas et l'Allemagne. A ce jour, la S.N.C.B. a reçu 40 p.c. des tranches 1989/90/91/92 et 93, soit 1,6 milliards. Pour le reste, l'affectation globale des subventions européennes n'a pas été répartie de manière précise entre les diverses branches du T.G.V.

#### **Plan décennal d'investissements de la S.N.C.B. — Réalisations en Wallonie et en Flandre**

Le plan décennal d'investissements des chemins de fer, publié au *Moniteur belge* du 4 septembre 1991, prévoit un montant de 79 milliards pour la Flandre et de 74 milliards pour la Wallonie.

A la date du 29 janvier 1993, les réalisations se montaient respectivement à 74 et 75 milliards.

L'intervenant aimerait savoir où se situe le dépassement pour la partie wallonne du pays et pour quelle raison on a réalisé en Flandre 5 milliards d'investissements de moins que prévu.

Rien que pour le plan décennal du transport intérieur, la Flandre accuse du reste un retard important : 29 milliards seulement sur les 41 prévus y ont été réalisés contre 29 sur 36 en Wallonie.

Wanneer mag dit verwacht worden?

Het ontwerp van koninklijk besluit over de gepersonaliseerde nummerplaten is bij de Raad van State en de Minister hoopt dat het in werking zal kunnen treden vanaf 1 januari 1994.

#### **H.S.T. — E.G.-subsidie**

Voor de hogesnelheidstrein is een E.G.-subsidie uitgetrokken voor het traject Brussel-Duitsland ten bedrage van 7,47 miljard. Voor het tracé Brussel-Nederland is er slechts een subsidie van 830 miljoen voorzien.

Hierdoor moet de N.M.B.S. meer dan 28 miljard in de eigen fondsen vinden voor de realisatie van het eerste tracé en iets meer dan 10 miljard voor het tweede tracé.

Het Ministerie van Verkeerswezen heeft 1,8 miljard uitgetrokken voor het tracé Brussel-Duitsland, tegenover 10,747 miljard voor het tracé Brussel-Nederland, opdat deze tracés ten goede komen aan het binnenlands vervoer.

Kan de Minister mededelen om welke redenen een dergelijk onderscheid gemaakt wordt tussen de verbinding van Brussel met Duitsland enerzijds en met Nederland anderzijds, en waarop de Europese Gemeenschap zich gebaseerd heeft?

De Minister geeft de volgende toelichting bij de Europese financiering van de H.S.T. De Europese Unie heeft besloten ongeveer 8 miljard te besteden aan de financiering van de nieuwe aan te leggen H.S.T.-lijnen in België. Deze financiering is opgevat als een steun aan de « zwakke schakels », namelijk de grensoverschrijdende trajecten naar Nederland en Duitsland. Tot op heden heeft de N.M.B.S. 40 pct. van de schijven 1989, 1990, 1991, 1992 en 1993 ontvangen, d.i. 1,6 miljard. Voor het overige is de totale besteding van de Europese subsidies niet op een precieze manier verdeeld over de verschillende takken van de H.S.T.

#### **Tienjaren-investeringsplan N.M.B.S. — Realisaties in Wallonië en Vlaanderen**

In het tienjaren-investeringsplan van de spoorwegen is in het *Belgisch Staatsblad* van 4 september 1991 een som van 79 miljard uitgetrokken voor Vlaanderen en 74 miljard voor Wallonië.

Op 29 januari 1993 was er respectievelijk 74 miljard en 75 miljard gerealiseerd.

Graag vernam het lid waar de overschrijding zit voor het Waalse landsgedeelte en waarom er in Vlaanderen 5 miljard minder dan voorzien werd gerealiseerd.

Alleen al voor het tienjarenplan binnenlands vervoer heeft Vlaanderen trouwens ook een aanzienlijke achterstand: slechts 29 van de voorziene 41 miljard werden gerealiseerd, tegenover 29 op 36 miljard in Wallonië.

Là aussi, il aimerait connaître la raison de ce retard.

Le ministre n'a pas donné de réponse à cette question.

#### **Transports publics — S.N.C.B. — Handicapés mentaux**

Peut-être le ministre connaît-il le groupe de travail « Transports publics et handicapés mentaux ». Les écoles et I.M.P. qui en font partie ont pour objectif, d'une part, de se venir mutuellement en aide pour apprendre aux handicapés mentaux à utiliser les transports publics et pour échanger leurs expériences en ce domaine, et, d'autre part, de nouer des contacts avec la S.N.C.B. et « De Lijn » en vue d'examiner de quelle manière ces sociétés peuvent soutenir moralement et financièrement ces initiatives.

Au total, il s'agit dans notre pays de quelque 11 000 jeunes de 13 à 21 ans. Si tous les jeunes apprennent à bien utiliser les transports publics, on peut dire qu'il y aura d'ici 7 ans 11 000 nouveaux clients potentiels pour les transports publics. Par rapport à l'espérance de vie, cela représente une clientèle de quelque 50 000 personnes.

Apprendre à utiliser les transports publics est pratiquement une nécessité vitale pour cette catégorie de personnes. Non seulement cette faculté accroît considérablement leur autonomie et leur mobilité, ce qui leur permet de reculer les limites de leur cadre de vie et d'élargir considérablement leurs possibilités, mais en outre, les transports privés sont inaccessibles à la plupart d'entre eux. Et si ces jeunes n'apprennent pas à utiliser les transports publics au cours de leur scolarité, ils ne l'apprendront pas non plus après celle-ci.

Apprendre à utiliser les transports publics réclame de cette catégorie de personnes un effort soutenu. Cet apprentissage exige un accompagnement individuel axé sur la pratique. Pour les institutions, cet apprentissage représente une lourde charge financière.

D'où la demande de collaboration avec les sociétés de transports, formulée par le secteur. Une solution pourrait consister à prévoir des trajets d'apprentissage remboursables. Les sociétés de transports rembourseraient alors à l'institution ou à l'école un certain nombre (par exemple, trois par jeune handicapé) de trajets d'apprentissage entre deux arrêts déterminés à l'avance. Le jeune et l'accompagnateur faisant le trajet achèteraient leur ticket comme tout un chacun; ce ticket serait conservé et pourrait être remboursé en tout ou partie en fin d'année par la société de transports concernée. Il va sans dire qu'une telle initiative pourrait également contribuer de manière non négligeable à promouvoir l'image de marque du service à la clientèle des sociétés de transports.

Ook hier vernam hij graag de reden van de achterstand.

Op deze vraag heeft de Minister geen antwoord gegeven.

#### **Openbaar vervoer — N.M.B.S. — Mentaal gehandicapten**

De Werkgroep « Openbaar vervoer voor mentaal gehandicapten » is de Minister wellicht niet onbekend. De onderscheiden scholen en M.P.I.'s die er deel van uitmaken, stellen zich tot doel elkaar te ondersteunen in de opdracht hoe het openbaar vervoer te leren gebruiken en ervaringen uit te wisselen enerzijds, en anderzijds contacten te leggen met de N.M.B.S. en « De Lijn » om te zien hoe de maatschappijen die initiatieven moreel en financieel kunnen ondersteunen.

In totaal gaat het in ons land om ongeveer 11 000 jongeren tussen 13 en 21 jaar. Wanneer al die jongeren goed gebruik leren maken van het openbaar vervoer, kan men stellen dat er binnen 7 jaar 11 000 nieuwe potentiële klanten zijn voor het openbaar vervoer. Uitgerekend over een te verwachten levensduur gaat het over een klantenpubliek van om en bij de 50 000 personen.

Het leren gebruiken van het openbaar vervoer is bijna levensnoodzakelijk voor deze groep. Niet alleen verhoogt het kunnen gebruiken ervan in belangrijke mate hun zelfstandigheid en mobiliteit, wat hen in staat stelt de grenzen van hun leefwereld en hun mogelijkheden aanzienlijk te verruimen, maar ook is privé-vervoer voor de meesten nooit haalbaar. En wanneer deze jongeren het openbaar vervoer niet tijdens de schoolperiode leren gebruiken, zullen zij het ook niet doen na hun schoolperiode.

Het leren gebruiken van het openbaar vervoer kost de betrokken groep een doorgedreven inspanning. Het aanleren vergt een praktijkgerichte individuele begeleiding. Voor de instituten is dit aanleren een zware financiële last.

Vandaar is de vraag uit de sector gekomen naar enige vorm van samenwerking met de vervoermaatschappijen. Een mogelijke oplossing zou kunnen gaan in de richting van terugbetaalbare leerritten. De vervoersmaatschappijen zouden dan een aantal vooraf bepaalde (b.v. drie per jongere) leerritten tussen twee vooraf bepaalde stations aan het instituut of de school terugbetalen. De jongeren en de begeleider die de rit maken, kopen zoals ieder ander hun ticket, bewaren die en op het einde van het jaar kunnen die ticketten geheel of gedeeltelijk worden terugbetaald door de betrokken vervoermaatschappij. Het spreekt voor zich dat een dergelijk initiatief ook in belangrijke mate kan bijdragen tot het klantvriendelijk imago van de vervoersmaatschappijen.

En 1991, la S.N.C.B. s'était déjà concertée avec les représentants des handicapés mentaux et elle s'était engagée à étudier comment elle pourrait contribuer à former ces derniers à l'utilisation des transports publics.

Cette étude a-t-elle déjà conduit à des accords concrets?

Le ministre répond qu'après enquête effectuée par la S.N.C.B. en 1991, et après des contacts auprès des diverses parties concernées, aucune solution adéquate n'a été trouvée. Cependant, dans le cadre de l'action « Train-découverte », il est possible de satisfaire la plupart des souhaits du groupe de travail « Transport en commun pour les handicapés mentaux ». C'est ainsi que les élèves peuvent expérimenter le cycle complet depuis l'achat d'un billet jusqu'au voyage aller/retour pour un prix forfaitaire peu élevé par élève et un billet gratuit pour l'accompagnateur. Les conditions de l'action « Train-découverte » sont portées régulièrement à la connaissance des écoles.

#### **S.N.C.B. — Liaison Courtrai-Lille**

Mardi passé, on a inauguré la ligne électrifiée Tournai-Lille.

Si l'intervenant ne se trompe pas, le train parcourt la distance qui sépare ces deux villes en 25 minutes.

Il aimerait savoir quand on fera un effort similaire pour relier Courtrai à Lille.

Le ministre a demandé à la S.N.C.B. des informations en ce qui concerne l'amélioration de la ligne Courtrai-Lille. Elles seront communiquées à l'intervenant dès que possible.

#### **S.N.C.B. — Déficit structurel**

En réponse à la question écrite n° 291 du 7 janvier 1993, concernant les résultats d'exploitation de la S.N.C.B., le ministre a déclaré entre autres que le déficit structurel est important et que le plan d'entreprise 1993-1996 comprend plusieurs mesures en vue de la réduction de ce déficit.

L'intervenant aimerait savoir:

— Si la S.N.C.B. dispose d'un plan comptable ou d'autres moyens de comptabilité pour localiser la source de ce déficit structurel;

— En vertu de quels critères on imposera des économies ou des réformes au cas où la S.N.C.B. ne pourrait pas localiser son déficit structurel.

En ce qui concerne la détermination des activités de la S.N.C.B. créant un déficit structurel, le ministre rappelle que le plan comptable élaboré par la S.N.C.B. permet de déterminer le compte de résultats

In 1991 had de N.M.B.S. reeds overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van de mentaal gehandicapten en zou ze onderzoeken welke bijdrage ze kon leveren in de opleiding tot het gebruik van het openbaar vervoer.

Heeft dit onderzoek reeds tot concrete afspraken geleid?

De Minister antwoordt dat na een onderzoek door de N.M.B.S. in 1991 en na contacten met de diverse betrokken partijen geen enkele passende oplossing uit de bus is gekomen. In het kader van de actie « Schooltrein » is het mogelijk te voldoen aan de meeste wensen van de werkgroep « Openbaar vervoer voor mentaal gehandicapten ». Zo kunnen de leerlingen de volledige cyclus meemaken vanaf de aankoop van een reisbiljet tot de reis heen en terug voor een lage forfaitaire prijs per leerling en een gratis reisbiljet voor de begeleider. De voorwaarden van de actie « Schooltrein » worden regelmatig bekendgemaakt bij de scholen.

#### **N.M.B.S. — Verbinding Kortrijk-Rijsel**

Vorige dinsdag werd de geëlektrificeerde verbinding Doornik-Rijsel in gebruik genomen.

Indien het lid zich niet vergist, wordt de afstand per trein in 25 minuten afgelegd.

Graag vernam hij wanneer een soortgelijke inspanning geleverd zal worden om ook Kortrijk met Rijsel te verbinden.

Inzake de verbetering van de lijn Kortrijk-Rijsel heeft de Minister de N.M.B.S. om inlichtingen verzocht. Deze inlichtingen zullen zodra het mogelijk is aan de spreker worden bezorgd.

#### **N.M.B.S. — Structureel tekort**

Aansluitend op zijn schriftelijke vraag nr. 291 van 7 januari 1993 betreffende de bedrijfsresultaten van de N.M.B.S., stelt de Minister in zijn antwoord onder meer dat het structureel deficit belangrijk is, en dat het ondernemingsplan 1993-1996 een aantal maatregelen bevat om dit structureel tekort te vermindern.

Graag vernam het lid:

— Of de N.M.B.S. over een boekhoudingsplan of andere boekhoudkundige middelen beschikt om te bepalen waar dit structurele tekort ontstaat;

— Op grond van welke criteria besparingen of hervormingen opgelegd zullen worden, indien de N.M.B.S. haar structureel tekort niet zou kunnen lokaliseren.

In verband met de wijze waarop de activiteiten van de N.M.B.S. met een structureel tekort bepaald kunnen worden, vermeldt de Minister dat het met het door de N.M.B.S. opgestelde boekhoudingsplan

de chaque secteur d'activité et, par conséquent, d'identifier la part de chacun des secteurs dans le déficit structurel.

#### **Régie des Bâtiments — Règlement administratif d'entretien**

La réalisation d'études en matière d'énergie pour les bâtiments d'utilité publique a débouché sur l'élaboration du « règlement administratif d'entretien » par la Régie des Bâtiments. Ce service a également donné une série d'orientations en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments publics.

L'exécution et le suivi de ces recommandations relève de la compétence du ministre fédéral.

L'intervenant aimerait savoir dans quelle mesure les recommandations sont suivies et quelles économies leur éventuelle exécution a déjà permis de réaliser.

En ce qui concerne la question relative au règlement d'entretien des bâtiments d'utilité publique et aux études énergétiques, le ministre rappelle sa réponse à la question n° 412 de M. Desutter, du 24 mars 1993 (*Questions et Réponses*, Sénat, 22 juin 1993, n° 61).

#### **Entreprises autonomes**

Quand le ministre soumettra-t-il au Parlement le rapport annuel sur les plans d'entreprise et les contrats de gestion des entreprises publiques autonomes?

Le ministre déclare que ce rapport va être transmis dans les prochains jours au président du Sénat.

Un autre membre pose les questions suivantes:

— A partir du 1<sup>er</sup> février 1994, les prix des transports publics augmenteront de 3,1 p.c. en moyenne. Outre celui des billets, le prix des « tickets sociaux » sera majoré de 300 francs (de 990 à 1 290). Qu'est-ce que la S.N.C.B. a à offrir à sa clientèle en contrepartie de cette hausse de tarif? Y aura-t-il amélioration du service? (Fermeture de gares et réduction du nombre des trains durant les week-ends, voitures usagées sur certaines lignes pourtant fréquentées, etc.). Les économies réalisées à la S.N.C.B. ne le seront-elles pas au bénéfice de l'utilisateur?

— La directive C.E.E. 88/599 oblige notre pays à contrôler annuellement environ 360 000 disques de tachygraphe. L'effectif actuel des services de contrôle permet-il de répondre à cette obligation?

— Le dossier de l'immeuble du Berlaymont paraît bloqué. Le bâtiment est vide depuis trois ans.

mogelijk is de resultaten van elke activiteitensector te bepalen en bijgevolg het aandeel van elke sector in het structureel deficit aan te wijzen.

#### **Regie der Gebouwen — Administratief Onderhoudsreglement**

Het uitvoeren van energiestudies voor gebouwen van openbaar nut heeft geleid tot het opstellen van het « Administratief Onderhoudsreglement » door de Regie der Gebouwen. Deze dienst gaf ook een aantal oriëntaties inzake rationeel energiegebruik in openbare gebouwen.

Het uitvoeren en de opvolging van deze aanbevelingen behoort op federaal vlak tot de bevoegdheid van de Minister.

Graag vernam het lid in welke mate de aanbevelingen gevolgd worden en welke besparingen de eventuele uitvoering reeds opgeleverd heeft.

In verband met de vraag over het onderhoudsreglement van gebouwen van openbaar nut en de energiestudies verwijst de Minister naar zijn antwoord op vraag 412 van de heer Desutter van 24 maart 1993 (*Vragen en Antwoorden*, Senaat, 22 juni 1993, nr. 61).

#### **Autonome bedrijven**

Wanneer zal de Minister het jaarverslag over de ondernemingsplannen en de beheerscontracten van de autonome openbare bedrijven aan het Parlement voorleggen?

De Minister antwoordt dat dit verslag in de komende dagen aan de Voorzitter van de Senaat zal worden overgezonden.

Een ander lid stelt de volgende vragen:

— Op 1 februari 1994 zullen de prijzen van het openbaar vervoer verhoogd worden met gemiddeld 3,1 pct. Naast de biljetten wordt de prijs van de sociale passen verhoogd met 300 F (van 900 naar 1 290). Wat heeft de N.M.B.S. tegenover deze tariefstijging aan de klant te bieden? Verbetering van de service? (Sluiting van stations en vermindering van het aantal treinen tijdens de week-ends, verouderde voertuigen op sommige nochtans drukke lijnen, ouderwetse of onafgewerkte wachtplaatsen, enz.). Zullen de besparingen bij de N.M.B.S. niet gebeuren ten nadele van de gebruiker?

— Door de invoering van de E.G.-richtlijn 88/599 moet ons land per jaar ongeveer 360 000 tachograafschijven controleren. Kan dit gerealiseerd worden met de huidige bemanning van de controlediensten?

— Het dossier van het Berlaymontgebouw blijkt geblokkeerd. Sedert nagenoeg 3 jaar staat het leeg.

L'occupation de locaux de remplacement coûte 1,5 milliards de francs par an. Pour quand le ministre pense-t-il avoir une solution en vue?

— De plus en plus de méga-dancings et d'autres attractions nocturnes utilisent des rayons laser pour attirer l'attention à grande distance. Ce phénomène n'est pas seulement gênant, il est aussi dangereux et de nature à perturber l'attention. En outre, ces lumières peuvent être dangereuses pour la navigation aérienne, vu que cet éclairage atteint des hauteurs importantes.

Existe-t-il une réglementation en la matière?

Quel est le point de vue du ministre à cet égard?

Le ministre répond ce qui suit.

#### **Hausse des tarifs S.N.C.B.**

Celle-ci n'est pas directement liée à un accroissement des prestations de la S.N.C.B. Il faut toutefois rappeler que les plans de desserte de la S.N.C.B. viseront à rationaliser en particulier les lignes sur lesquelles circulent le plus grand nombre de voyageurs.

#### **Le Berlaymont**

Le dossier n'est absolument pas bloqué.

L'enlèvement des panneaux est en cours. Le cahier des charges amiante est pratiquement clôturé. La S.A. Berlaymont 2000 termine l'analyse financière du projet et les contacts avec la Commission ont largement progressé.

Le seul problème qui subsiste, et qui est discuté avec M. K. Van Miert, est qu'il faut pouvoir établir un dossier qui soit acceptable par la Commission et les fonctionnaires européens, l'objectif étant de les faire réintégrer le bâtiment du Berlaymont. Il faut donc un engagement de la Commission européenne en ce sens, avant de poursuivre les travaux après l'enlèvement de l'amiante.

La fin des travaux pourrait vraisemblablement être prévue fin 1998, début 1999, selon les spécialistes de la Régie des Bâtiments.

De toutes manières, le dossier concernant l'enlèvement de l'amiante sera présenté au Conseil des ministres dans les plus brefs délais.

#### **Utilisation de rayons laser**

Les données statistiques relatives aux accidents de la route ne permettent pas actuellement de déterminer le nombre d'accidents qui pourraient être dus à l'utilisation de rayons laser à des fins publicitaires ou d'animation.

En ce qui concerne la navigation aérienne, un projet d'arrêté royal entrera en vigueur prochainement. Il contient une disposition suivant laquelle l'Administration de l'aéronautique devra donner son

Het betrekken van vervangende kantoorruimten kost 1,5 miljard frank per jaar. Tegen wanneer denkt de Minister een oplossing in het vooruitzicht te hebben?

— Steeds meer megadancings en andere nachtelijke attracties maken gebruik van laserstralen om vanop grote afstand de aandacht te kunnen trekken. Dit fenomeen is niet alleen storend maar ook gevaarlijk en aandachtafleidend. Bovendien kunnen de laserlichten gevaarlijk zijn voor de luchtvaart, aangezien de belichting zeer hoog gaat.

Bestaat er ter zake een reglementering?

Wat is het standpunt van de Minister?

De Minister antwoordt het volgende.

#### **Stijging van de N.M.B.S.-tarieven**

De stijging van de N.M.B.S.-tarieven heeft niet rechtstreeks te maken met een toename van de prestaties door de N.M.B.S. Toch dient men erop te wijzen dat de N.M.B.S. vooral die lijnen beoogt te rationaliseren waarop de meeste reizigers vervoerd worden.

#### **Het Berlaymontgebouw**

Het dossier is helemaal niet geblokkeerd.

Men is bezig de panelen weg te nemen. Het bestek in verband met de verwijdering van het asbest is bijna afgesloten. De N.V. Berlaymont 2000 beëindigt de financiële analyse van het project en de contacten met de Commissie zijn goed opgeschoten.

Het enige overblijvende probleem, dat besproken wordt met de heer K. Van Miert, is het opstellen van een dossier dat aanvaardbaar is voor de Commissie en de Europese ambtenaren. Het doel is hen opnieuw het Berlaymontgebouw te laten betrekken. Vooraleer de werken na de verwijdering van het asbest voortgezet worden, is dus een verbintenis van de Europese Commissie in die zin nodig.

Het einde van de werken is volgens specialisten van de Regie der Gebouwen waarschijnlijk voorzien voor einde 1998, begin 1999.

Het dossier over de verwijdering van het asbest wordt in elk geval binnenkort voorgelegd aan de Ministerraad.

#### **Gebruik van laserstralen**

Op dit ogenblik is het niet mogelijk uit de statistische gegevens over de verkeersongevallen op te maken hoeveel ongevallen toegeschreven zouden kunnen worden aan het gebruik van laserstralen voor reclame of animatie.

Voor het luchtverkeer zal binnenkort een ontwerp van koninklijk besluit in werking treden. Volgens een bepaling in dat koninklijk besluit zal het Bestuur der luchtvaart zijn toestemming moeten geven voor de

accord pour la projection de rayons laser dans le ciel. Ceci devrait donc prévenir les risques éventuels en matière de navigation aérienne.

Un autre membre rappelle que le ministre Dehaene avait fait faire un relevé de 600 points dangereux pour le trafic.

La régionalisation étant intervenue, a-t-on continué à mettre à jour ce relevé? Y a-t-il un dialogue avec les Régions à ce sujet?

Lorsqu'on a discuté la loi instaurant le permis à points, le ministre de l'époque avait aussi déclaré que ne seraient pas pénalisées les vitesses allant de 120 à 140 km/h. En est-il bien ainsi? Quand le ministre prévoit-il l'application de cette loi?

Le ministre ne croit-il pas que la régression du service de transport de marchandises de la S.N.C.B. serait de nature à retarder l'électrification de la ligne Athus-Meuse, indispensable pour la modernisation de la ligne Arlon-Bruxelles, réservée au trafic voyageurs?

En ce qui concerne les dispositions légales mettant fin à toute demande d'indemnisation de dommages de guerre, qu'advient-il des communes qui ont introduit leur dossier en temps utile mais qui, suite à des mesures dilatoires, n'ont toujours pas été indemnisées?

Enfin, en matière d'indemnisation de calamités naturelles, où en est le litige porté devant le Conseil d'Etat à propos de la circulaire Van Nuffel? En effet, il porte sur quelque 2 milliards qui devraient revenir à la province de Luxembourg.

Les réponses du ministre sont les suivantes.

#### **Inventaire des points noirs de la circulation**

Cet inventaire est régulièrement mis à jour par la gendarmerie et utilisé par celle-ci.

Il faut toutefois constater qu'il s'agit d'un phénomène erratique difficilement utilisable pour des actions à long terme sauf, un certain nombre de points précis du territoire. La matière ayant été régionalisée, la concertation se fait, tout naturellement, entre la gendarmerie, les polices communales et les différentes Régions.

#### **Permis à points**

Le ministre a déjà répondu plus haut à cette question.

#### **Ligne Athus-Meuse**

Il est vrai que le potentiel de la ligne devra être revu à la baisse. Une étude d'actualisation des flux est en cours. D'après la S.N.C.B., les travaux d'électrification sur la ligne, un moment interrompus, ont repris.

projectie van laserstralen in de lucht. Op die wijze zullen dus eventuele gevaren voor het luchtvaartverkeer voorkomen kunnen worden.

Een ander lid merkt op dat Minister Dehaene een lijst had laten opstellen met 600 gevaarlijke punten in het verkeer.

Is men deze lijst na de gewestvorming blijven bijwerken? Bestaat er een dialoog daarover met de Gewesten?

Bij de bespreking van de wet tot instelling van het rijbewijs met punten had de toenmalige Minister eveneens verklaard dat snelheden van 120 of 140 km/u niet bestraft zouden worden. Is dat werkelijk zo? Voor wanneer voorziet de Minister de uitvoering van deze wet?

Denkt de Minister niet dat de achteruitgang van de goederentransportdienst van de N.M.B.S. de elektrificatie van de lijn Athus-Meuse zou kunnen vertragen, een elektrificatie die ononbeerlijk is voor de modernisering van de lijn Aarlen-Brussel die voor het reizigersvervoer bestemd is?

Er zijn de wettelijke bepalingen die een eind maken aan alle aanvragen tot vergoeding van oorlogsschade. Wat gebeurt er nu met de gemeenten die te bekwaamere tijd een dossier hebben ingediend maar die ingevolge vertragende maatregelen nog altijd geen vergoeding hebben ontvangen?

Hoe ver staat het ten slotte met de vergoeding van natuurrampen in het geschil inzake de circulaire-VanNuffel dat beslecht dient te worden door de Raad van State? He gaat immers om zowat 2 miljard die moeten toekomen aan de provincie Luxemburg

De antwoorden van de Minister zijn de volgende:

#### **Inventaris van de «black points» van het verkeer**

Deze inventaris wordt regelmatig bijgewerkt door de rijkswacht en door haar gebruikt.

Toch moet worden vastgesteld dat het een wisselvallig verschijnsel is dat moeilijk kan worden gebruikt voor lange-termijnacties, tenzij op een aantal welbepaalde punten van het grondgebied. Aangezien deze aangelegenheid werd geregionaliseerd, is er uiteraard overleg tussen de rijkswacht, de gemeentepolitie en de onderscheiden Gewesten.

#### **Rijbewijs met punten**

De Minister heeft hierboven reeds op die vraag geantwoord.

#### **Lijn Athus-Meuse**

Het is juist dat het potentieel van de lijn neerwaarts zal moeten worden bijgesteld. Een bijgewerkte studie van de verkeersstromen is aan de gang. Volgens de N.M.B.S. zijn de elektriciteitswerken aan de lijn, die een tijd lang waren stilgelegd, opnieuw gestart.

### Dommages de guerre

Le ministre a déjà répondu à cette question.

### Calamités naturelles

Le Conseil d'Etat n'a, à ce jour, rendu aucun arrêt dans cette affaire.

Un intervenant déclare qu'on vient de découvrir un dommage de guerre dans sa commune. Un château transformé en dépôt de munitions avait explosé à l'époque. Or, voici quatre mois, on s'est rendu compte que l'église voisine était dans un tel état que, sans réfections importantes, elle va s'écrouler d'ici quinze ou vingt ans. Comment cela va-t-il se résoudre?

Le ministre rappelle que les nouvelles dispositions légales en matière de dommage de guerre ne permettent plus d'ouvrir de nouveaux dossiers.

Dans le cas évoqué par l'intervenant concernant une église, il appartient au propriétaire du bien de prendre les mesures nécessaires en vue d'en assurer l'entretien.

Un membre voudrait savoir si on peut utiliser le personnel de la Régie des Bâtiments en le mettant à la disposition d'autres départements ou le muter?

Il semblerait d'autre part qu'un arrêté royal est en préparation en matière de leasing qui prévoira que l'inscription du véhicule se fera aux noms du preneur de leasing et du donneur en leasing afin de pouvoir découvrir plus facilement les véhicules volés.

Pourquoi ne pas suivre l'exemple des Pays-Bas qui prévoient trois volets, pour le donneur, le preneur et l'administration? Les trois volets doivent être produits obligatoirement lors de la vente du véhicule.

De plus, en matière de vols de voitures, on constate de plus en plus l'effacement des numéros de châssis. Or, il existe une technique qui rendrait cet effacement impossible. Ne pourrait-on convaincre les constructeurs de voitures d'utiliser ce procédé?

Le ministre prend note de ces deux suggestions. Ses services vont les étudier.

Quant au personnel de la Régie des Bâtiments, on est en train de chercher à constituer une réserve de mobilité auprès du département de la Fonction publique et une partie de ce personnel pourrait être mise à la disposition de cette réserve pour être utilisée dans d'autres départements (cf. personnel pour les contrôles routiers.)

Un sénateur fait remarquer que le modèle ancien de tachygraphe permet très facilement la fraude. Il est urgent de le remplacer par le nouveau modèle, plus fiable. Le ministre pourrait-il insister en ce sens au niveau européen?

### Oorlogsschade

De Minister heeft reeds op die vraag geantwoord.

### Natuurrampen

De Raad van State heeft tot dusver geen arrest gewezen over deze zaak.

Een spreker zegt dat in zijn gemeente onlangs een geval van oorlogsschade is ontdekt. Een kasteel dat omgevormd was tot munitiedepot, is destijds ontploft. Vier maanden geleden is men echter tot de vaststelling gekomen dat de nabijgelegen kerk zich in een zodanige toestand bevindt dat ze zonder belangrijke herstelwerken binnen 15 of 20 jaar zal instorten. Hoe kan dit opgelost worden?

De Minister zegt dat de nieuwe wettelijke bepalingen inzake oorlogsschade het niet meer mogelijk maken nieuwe dossiers te openen.

In het door de spreker aangehaalde geval van een kerk, staat het aan de eigenaar van het goed om de noodzakelijke maatregelen voor het onderhoud te nemen.

Een lid had graag vernomen of men geen gebruik kan maken van het personeel van de Regie der Gebouwen door het ter beschikking te stellen van andere departementen of door middel van mutaties.

Anderzijds zou een koninklijk besluit worden voorbereid inzake autoleasing waarin bepaald zal worden dat het voertuig ingeschreven wordt op naam van de leasingnemer en de leasinggever opdat de gestolen voertuigen gemakkelijker opgespoord kunnen worden.

Waarom niet het voorbeeld van Nederland volgen en drie delen voorschrijven, een voor de gever, de nemer en de administratie? De drie delen moeten voorgelegd worden bij de verkoop van het voertuig.

Bovendien wordt bij autodiefstallen steeds vaker vastgesteld dat het chassisnummer uitgewist wordt. Er bestaat echter een techniek om deze uitwissing onmogelijk te maken. Kan men de autoconstructeurs er niet van overtuigen deze techniek te gebruiken?

De Minister neemt nota van deze twee voorstellen. Zijn diensten zullen ze onderzoeken.

Voor het personeel van de Regie der Gebouwen is men bezig een mobiliteitsreserve aan te leggen bij het Departement van Ambtenarenzaken, waarbij een deel van het personeel ter beschikking kan worden gesteld van deze reserve en ingezet kan worden in andere departementen (cf. personeel voor de wegcontrole).

Een senator merkt op dat het met het oude model van tachograaf zeer gemakkelijk is bedrog te plegen. Het dient dus dringend vervangen te worden door het nieuwe, meer betrouwbare model. Zou de Minister op Europees vlak in die zin kunnen aandringen?

Où en est le projet de loi sur les compétitions automobiles ?

Le ministre répond que ce projet de loi sera prêt dans quelques semaines. Il n'est pas question de supprimer ces compétitions mais bien de les réglementer de façon plus précise.

Le problème des tachygraphes va être discuté très prochainement devant le Conseil-marché intérieur.

Les effectifs actuels sont insuffisants pour permettre d'effectuer les contrôles des tachygraphes selon les normes imposées par la directive européenne. Un renforcement des effectifs est envisagé dans le cadre de la mobilité du personnel.

### III. VOTES

Les articles, les tableaux et l'ensemble de la section 33 du budget général des dépenses pour l'année 1994 sont adoptés par 9 voix contre 4.

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

*Le Rapporteur,*  
Manu DESUTTER.

*Le Président,*  
Arnaud DECLETY.

Hoe ver staat het met het ontwerp van wet over de autoraces ?

De Minister antwoordt dat het ontwerp van wet binnen enkele weken klaar zal zijn. Het is niet de bedoeling deze races af te schaffen maar wel ze aan een duidelijker reglementering te onderwerpen.

Het probleem van de tachografen zal zeer binnenkort besproken worden op de Binnenmarkt-Raad.

Op dit ogenblik is er te weinig personeel om de controles van de tachografen te kunnen uitvoeren volgens de normen die bepaald zijn in de Europese richtlijn. In het kader van de mobiliteit van het personeel wordt overwogen het personeel te versterken.

### III. STEMMINGEN

De artikelen, de tabellen en sectie 33 van de Algemene Uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 1994 in haar geheel worden aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 14 aanwezige leden.

*De Rapporteur,*  
Manu DESUTTER.

*De Voorzitter,*  
Arnaud DECLETY.

ANNEXE

BIJLAGE

