



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

30-05-2005

Après-midi

maandag

30-05-2005

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Mme Véronique Ghenne au ministre de la Mobilité sur "le passage en Belgique de la course Gumball Race" (n° 7007)	1	- mevrouw Véronique Ghenne aan de minister van Mobiliteit over "de doortocht van de Gumball Race door ons land" (nr. 7007)	1
- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la course Gumball Race dans notre pays" (n° 7154)	1	- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de Gumball Race in ons land" (nr. 7154)	1
<i>Orateurs:</i> Véronique Ghenne, Dylan Casaer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Véronique Ghenne, Dylan Casaer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les paiements spontanés lors de transactions" (n° 7028)	3	Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de spontane betalingen bij minnelijke schikkingen" (nr. 7028)	3
<i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 7074)	5	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 7074)	5
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les retards dans la délivrance des autorisations de transports exceptionnels" (n° 7085)	6	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "vertragingen in het uitreiken van vergunningen voor bijzondere transporten" (nr. 7085)	6
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les contrôles du trafic aérien" (n° 7121)	7	Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de controles op het luchtverkeer" (nr. 7121)	7
<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	

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

du

LUNDI 30 MAI 2005

Après-midi

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 30 MEI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 27 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- Mme Véronique Ghenne au ministre de la Mobilité sur "le passage en Belgique de la course *Gumball Race*" (n° 7007)
- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la course *Gumball Race* dans notre pays" (n° 7154)

01.01 Véronique Ghenne (PS) : Le 16 décembre 2004, le sénateur Koninckx vous a interrogé au sujet du passage en Belgique du rallye *Gumball Race*, cette course de chauffards fortunés qui parcourent l'Europe à toute vitesse au mépris des règles de circulation. Vous lui avez répondu que notre système judiciaire ne permettait pas d'arrêter quelqu'un avant qu'il ait commis un délit, que l'article 9 de la loi sur la circulation routière et l'article 50 du code de la route interdisaient toute course de vitesse sur la voie publique et que la nouvelle loi sur la circulation routière empêcherait les intéressés de rouler. Pour des raisons tactiques, vous conseilliez à chacun de rester discret.

Ce rallye est passé en Belgique les 14 et 15 mai 2005. Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises pour l'encadrer et en limiter les risques ? Comment la police fédérale sanctionne-t-elle les abus ? Combien d'infractions ont-elles été recensées ? Etes-vous satisfait de la gestion de cet événement ?

01.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Les participants

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Ghenne aan de minister van Mobiliteit over "de doortocht van de *Gumball Race* door ons land" (nr. 7007)
- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de *Gumball Race* in ons land" (nr. 7154)

01.01 Véronique Ghenne (PS): Op 16 december 2004 heeft senator Koninckx u ondervraagd over de *Gumball Race* die ook België zou aandoen. Het is een rallywedstrijd voor rijke snelheidsduivels die met hun bolide door Europa scheuren en de verkeersregels aan hun laars lappen. U heeft geantwoord dat ons gerechtelijk systeem ons niet toelaat iemand aan te houden alvorens hij een misdrijf heeft gepleegd. Voorts stelde u dat artikel 9 van de wegverkeerswet en artikel 50 van het verkeersreglement snelheidswedstrijden op de openbare weg verbieden en dat de nieuwe verkeerswet de betrokkenen zou verhinderen zich op de rijweg te begeven. U wenste om tactische redenen hierover zo weinig mogelijk te communiceren.

Op 14 en 15 mei 2005 heeft die race België doorkruist. Welke maatregelen heeft de regering getroffen om de race in goede banen te leiden en de risico's te beperken? Hoe bestraft de federale politie de misbruiken? Hoeveel overtredingen werden er vastgesteld? Is u tevreden over de manier waarop dit evenement werd georganiseerd?

01.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Op 14 en 15 mei

à la course 'Gumballrace' ont traversé la Belgique les 14 et 15 mai 2005. A la suite des questions posées par différents parlementaires à MM. Landuyt et Dewael, des mesures préventives ont été prises pour contrôler les infractions de roulage par les participants.

Quel a été le résultat des contrôles ? Ceux-ci portaient-ils uniquement sur la vitesse ou également sur le taux d'alcoolémie ? Le ministre juge-t-il utile d'organiser des actions de contrôle pour ce type d'événements en collaboration avec d'autres pays européens ? L'état des véhicules a-t-il été contrôlé sur un quelconque plan technique ?

Les participants pouvaient se permettre de payer une amende sur place pour excès de vitesse et de poursuivre leur route. Cette course de vitesse n'est-elle pas illégale sur la voie publique étant donné que les conducteurs sont encouragés à adopter un comportement irresponsable sur la route ?

01.03 Renaat Landuyt, ministre (en français) : En réponse aux questions de Mme Ghenne, je signale que le Centre gouvernemental de crise s'est réuni dès le 4 avril pour envisager les mesures d'encadrement d'un tel événement. Il s'est informé sur cette manifestation et a contacté diverses instances concernées (parquet fédéral, collège des procureurs généraux, différents services de police ou autorités administratives).

Au total, ont été mobilisés huit unités de circulation de la police de la route, le service d'appui aérien avec un hélicoptère, deux teams de coordination, dix véhicules radars, onze véhicules anonymes, trois véhicules Provida, quatorze motos et un véhicule d'interception, et une dizaine d'agents de la police locale de Charleroi.

Cela a représenté 90 agents de police. Du samedi 14 mai à 20h au dimanche 15 mai à 4h30, dix dispositifs de contrôle étaient opérationnels en permanence. La E42 a été fermée à Spy et tous les véhicules ont été dirigés vers un parking.

(En néerlandais) Sur les 182 véhicules contrôlés, 51 avaient dépassé le maximum autorisé. Le niveau de tolérance a été dépassé par 34 conducteurs et deux permis de conduire ont été retirés. Six détecteurs de radars ont été confisqués. Un conducteur avait apposé des plaques réfléchissantes au-dessus de ses plaques minéralogiques et avait à bord de son véhicule un

2005 trokken de deelnemers van de Gumball Race door België. Na vragen van verschillende parlementsleden aan minister Landuyt en minister Dewael werden voorbereidingen getroffen om de deelnemers te controleren op verkeersovertredingen.

Welk resultaat hadden de controles? Werd er enkel op snelheid gecontroleerd of werd er ook een alcoholcontrole uitgevoerd? Vindt de minister het zinvol om voor dergelijke evenementen controleacties te organiseren in samenwerking met andere Europese landen? Werden de wagens ergens gecontroleerd op onregelmatigheden?

De deelnemers konden het zich veroorloven om ter plekke een boete voor een snelheidsovertreding te betalen en door te rijden. Is deze race geen illegale straatrace, aangezien bestuurders worden aangespoord tot onverantwoord rijgedrag?

01.03 Minister Renaat Landuyt (Frans): Om op de vragen van mevrouw Ghenne te antwoorden kan ik meedelen dat het crisiscentrum van de regering op 4 april al is bijeengekomen teneinde flankerende maatregelen te treffen om het gebeuren in goede banen te leiden. Het crisiscentrum heeft de nodige informatie ingewonnen over de manifestatie en heeft een aantal betrokken instanties gecontacteerd (federaal parket, college van procureurs-generaal, verscheidene politiediensten of bestuurlijke overheden).

In totaal werden er acht verkeerseenheden van de verkeerspolitie, een helikopter van de dienst Luchtsteun, twee coördinatieteams, tien radarvoertuigen, elf anonieme voertuigen, drie met het Providasysteem uitgeruste voertuigen, veertien motoren en een interceptievoertuig ingezet, en namen er ook een tiental agenten van de lokale politie van Charleroi aan de actie deel.

In totaal werden ongeveer 90 politieagenten ingezet. Van zaterdag 14 mei om 20.00 uur tot zondag 15 mei om 04.30 uur waren tien controleposten non-stop actief. De E42 werd ter hoogte van Spy afgesloten en alle voertuigen werden naar een parking geleid.

(Nederlands) Er werden 182 voertuigen van racers gecontroleerd, waarvan 51 boven de toegelaten snelheid reden. De tolerantiegrens werd door 34 voertuigen overschreden en twee bestuurders verloren hun rijbewijs. Er werden zes radarverklidders in beslag genomen. Eén bestuurder had reflecterende platen aangebracht boven de nummerplaten van zijn wagen en had een

gyrophare bleu destiné à lui libérer le libre passage. Enfin, le conducteur d'un *Hummer* ne disposait pas du permis C.

Cette nuit-là, 29 415 conducteurs de véhicules ne participant pas à la course ont été contrôlés ; 6 918 conduisaient à une allure supérieure à la vitesse maximale.

(*En français*) On a constaté que 1 087 conducteurs étaient au-dessus de la marge de tolérance technique, 157 ont été interceptés et il y a eu 16 retraits de permis (12 conducteurs étant sous l'influence de l'alcool). Un détecteur de radars a été saisi. Deux PV pour les conditions techniques des véhicules, deux pour absence du port de la ceinture, un pour un véhicule en surcharge, et trois PV d'avertissement pour non-conformité des documents de bord ont été dressés.

(*En néerlandais*) Il y a bien eu une collaboration avec d'autres États membres puisque la police de la circulation a reçu par les canaux habituels des informations sur le passage de la course.

Les participants incitent aux excès de vitesse et au non-respect des règles de la circulation. Le message qu'ils font passer est donc fâcheux et immoral. Inciter une personne à conduire à une vitesse excessive constitue aujourd'hui une infraction grave du premier degré. La nouvelle loi relative à la circulation routière en fait une infraction grave du quatrième degré. Elle permettra d'appréhender plus sévèrement ce type de courses en Belgique.

01.04 Véronique Ghenne (PS): Merci pour votre réponse détaillée. L'article 9 de la loi sur la circulation routière et l'article 50 du Code de la route interdisent tout concours de vitesse ou épreuve sportive sur la voie publique. Ne pourrait-on donc interdire cette épreuve ?

C'est la collectivité qui assume les extravagances de ces riches automobilistes. Cet argent aurait pu être utilisé à d'autres fins.

01.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Il faut surveiller de telles courses et même les empêcher si possible. Il faut aussi veiller à sanctionner lourdement les participants qui transgressent les règles de circulation.

L'incident est clos.

blauw zwaailicht aan boord om vrije doorgang te krijgen. Verder had een bestuurder van een *hummer* geen rijbewijs C.

In totaal werden er die nacht 29 415 voertuigen van niet-racers gecontroleerd, waarvan 6 918 sneller reden dan de toegelaten snelheid.

(*Frans*) Men heeft vastgesteld dat 1 087 bestuurders boven de toegelaten technische tolerantie zaten, 157 werden tegengehouden en van 16 werd het rijbewijs ingetrokken (12 bestuurders zaten dronken achter het stuur). Een radarverklikker werd in beslag genomen. Er werden twee pv's opgesteld voor de technische toestand van de wagen, twee wegens het niet dragen van de veiligheidsgordel, een voor een te zwaar geladen voertuig en drie pv's van waarschuwing wegens het niet overeenstemmen van de boorddocumenten met de voorschriften.

(*Nederlands*) Er was wel degelijk samenwerking met andere Europese lidstaten, want de verkeerspolitie kreeg via de gebruikelijke kanalen informatie over de doortocht van de race.

De deelnemers sporen aan tot overdreven snelheid en het niet-naleven van de verkeersregels. Zij verkondigen daardoor een kwalijke en immorele boodschap. Het aansporen van een individu tot overdreven snelheid is momenteel een zware overtreding van de eerste graad. De nieuwe verkeerswet verandert dit naar een zware overtreding van de vierde graad en maakt het mogelijk om dergelijke races in België in de toekomst strenger aan te pakken.

01.04 Véronique Ghenne (PS): Ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Artikel 9 van de wegverkeerswet en artikel 50 van het verkeersreglement verbieden snelheids- en sportwedstrijden op de openbare weg. Kan men die wedstrijd dan niet verbieden?

De gemeenschap moet opdraaien voor de grillen van die rijke automobilisten. Dit geld had voor nuttiger doeleinden kunnen worden gebruikt.

01.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Dergelijke races moeten in het oog worden gehouden en indien mogelijk worden verhinderd. Men moet verzekeren dat er een strenge bestraffing komt van deelnemers die de verkeersregels overtreden.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les paiements spontanés lors de transactions" (n° 7028)

02.01 Hilde Vautmans (VLD): Dans le cadre du projet de loi qui réglera l'ordonnance de paiement des amendes de roulage, je souhaite être mieux informée de l'efficacité du traitement des infractions routières.

La perception immédiate se déroule-t-elle sans difficulté ? Comment s'expliquent les différences éventuelles d'un arrondissement à l'autre ?

Combien d'infractions sont-elles classées sans suite ? Quel laps de temps se déroule-t-il entre le constat de l'infraction et l'exécution des mesures prises ? Existe-t-il des différences d'un parquet à l'autre ?

Quelle est l'efficacité des applications informatiques de la police et des parquets pour le traitement des infractions de roulage ?

Quelles initiatives le ministre a-t-il déjà prises pour remplacer le système archaïque des timbres-amendes par un paiement par carte ou virement bancaire.

02.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): A la suite des modifications apportées à la loi sur la circulation routière, il a été décidé de tout mettre en œuvre pour collecter des chiffres exacts. Mes réponses sont dès lors fondées sur des chiffres incomplets mais, au plan national, 90 % des perceptions immédiates auraient été payées.

En Flandre occidentale et en Flandre orientale – où les chiffres sont les meilleurs – 294 286 perceptions immédiates ont été payées sans l'intervention du parquet et 14 474 après intervention du parquet.

Je fournirai les chiffres de la police de la route fédérale par écrit à Mme Vautmans. Ils sont fondés sur 26 postes routiers ; les chiffres des neuf sections techniques ne sont pas encore disponibles. La raison des différences entre les taux de paiement par parquet ne sont pas connues.

Nonante pour cent des transactions ont été payées en 2003. Les données définitives ne sont pas encore disponibles pour 2004. Les différences entre les arrondissements ne sont pas significatives.

Quelque 16 à 19 % des dossiers d'infraction ont été

02 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de spontane betalingen bij minnelijke schikkingen" (nr. 7028)

02.01 Hilde Vautmans (VLD): Naar aanleiding van het wetsontwerp dat de beschikking tot betaling van verkeersboetes zal regelen, wil ik een beter zicht krijgen op de efficiëntie van de afhandeling van verkeersmisdrijven.

Worden de onmiddellijke inningen vlot betaald? Wat is de oorzaak van eventuele arrondissementale verschillen?

Hoeveel overtredingen worden geseponeerd? Hoeveel tijd verloopt er tussen de vaststelling van de overtreding en het gevolg dat eraan wordt gegeven? Zijn er verschillen per parket?

Hoe efficiënt zijn de informatietoepassingen van de politie en de parketten voor het verwerken van verkeersovertredingen?

Welke initiatieven heeft de minister reeds genomen om de archaïsche boetezegels te vervangen door een betaling via overschrijving of met betaalkaarten?

02.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Naar aanleiding van de wijzigingen aan de verkeerswet is beslist om voortaan alles op alles te zetten om juist cijfermateriaal te vergaren. Mijn antwoorden zijn dus gebaseerd op onvolledig cijfermateriaal, maar nationaal zou zo'n 90 procent van de onmiddellijke inningen betaald zijn.

In Oost- en West-Vlaanderen - waar het cijfermateriaal het best is - werden 294 286 onmiddellijke inningen betaald zonder tussenkomst van het parket en 14 474 nadat het parket tussenbeide was gekomen.

De cijfers van de federale wegpolicie per parket zal ik schriftelijk aan mevrouw Vautmans bezorgen. Ze zijn gebaseerd op de 26 verkeersposten; de cijfers van de negen technische secties zijn nog niet beschikbaar. De oorzaak voor de verschillende betalingspercentages per parket is niet gekend.

Van de minnelijke schikkingen werd in 2003 zo'n 90 procent betaald, voor 2004 zijn er nog geen eindgegevens. De verschillen tussen de arrondissementen zijn niet significant.

Ongeveer 16 tot 19 procent van de overtredingen wordt geseponeerd en daarin zijn er duidelijke

classés. On observe des différences significatives par arrondissement, avec 10 % à Termonde et 25 % à Audenarde.

Si le contrevenant n'est pas arrêté sur place, il doit recevoir son procès-verbal ou sa proposition de perception immédiate dans les quinze jours. En moyenne, le délai est de huit jours. La perception immédiate doit être payée dans les 33 jours. Il en est ainsi dans 90 % des cas. On observe de petites différences au niveau des arrondissements.

La police fédérale a promis qu'un système informatique unifié pour les polices locales et fédérale serait disponible au 1^e janvier 2006. La police locale peut déjà transférer aux parquets les données essentielles de la plupart des procès-verbaux par la voie numérique, mais l'on s'efforce toujours d'améliorer le transfert numérique de données.

Un groupe de travail composé de délégués de tous les cabinets concernés a été constitué pour adapter le système de paiement. Je souhaite une solution en la matière pour le 1^e janvier 2006. C'est surtout l'harmonisation des méthodes de travail des différents SPF qui constitue en l'espèce une source de difficultés.

02.03 Hilde Vautmans (VLD): La perception des amendes ne pose aucun problème. J'estime dès lors que l'ordre de paiement peut disparaître. J'appelle de mes vœux la suppression des timbres-amendes, et j'espère que les systèmes informatiques seront bientôt compatibles les uns avec les autres.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 7074)

03.01 Camille Dieu (PS): Les centres de contrôle technique ont organisé des séances d'information sur les futures procédures en matière de tests de freinage. Ces tests mettent en évidence les déficiences en matière de contrôle technique. En raison de la légèreté de certains tracteurs, le poids est parfois insuffisant pour que ces véhicules atteignent la pression de 2 bars requise. Juridiquement parlant, rien ne permet de conclure que la capacité de freinage est effectivement déficiente. Que comptez-vous entreprendre pour contrôler ces véhicules dits "incontrôlables"?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (en français): Le

verschillen per arrondissement: van 10 procent in Dendermonde tot 25 procent in Oudenaarde.

Als de overtreder niet staande wordt gehouden, moet hij zijn proces-verbaal of voorstel tot onmiddellijke inning binnen de vijftien dagen ontvangen. Gemiddeld duurt het ongeveer acht dagen. De onmiddellijke inning moet binnen de 33 dagen worden betaald. In negentig procent van de gevallen gebeurt dat ook. Er zijn kleine arrondissementele verschillen.

De federale politie heeft beloofd om een eenheidsinformaticasysteem voor de federale en lokale politie klaar te hebben op 1 januari 2006. De lokale politie kan de essentiële gegevens van de meeste processen-verbaal al digitaal doorspelen aan de parketten, maar er wordt nog volop gewerkt aan de verbetering van de digitale gegevensoverdracht.

Voor het aanpassen van het betalingssysteem is een werkgroep opgericht met afgevaardigden van alle betrokken kabinetten. Op 1 januari 2006 wil ik daarvoor een oplossing klaar hebben. Vooral het stroomlijnen van de werkwijzen van de verschillende FOD's vormt hier een moeilijkheid.

02.03 Hilde Vautmans (VLD): Het innen van de boetes verloopt vlot. Ik denk dat het bevel tot betaling dan ook kan worden weggelaten. Ik hoop dat de boetezegels worden afgeschaft en dat de informaticasystemen op elkaar afgestemd raken.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 7074)

03.01 Camille Dieu (PS): De centra voor autokeuring organiseerden informatievergaderingen over de nieuwe procedures voor de remtests, die niet sluitend blijken. Bepaalde trekkers zijn immers zo licht dat ze de vereiste druk van 2 bar niet halen. Juridisch gezien kan daaruit echter niet worden afgeleid dat het remvermogen onvoldoende is. Welke maatregelen zal u nemen om die "oncontroleerbare" voertuigen alsnog te controleren?

03.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): We

problème est connu, une solution est envisagée. Les véhicules qui doivent passer le test à vide mais qui ne peuvent atteindre les 2 bars requis doivent, dans ce cas, se présenter avec une charge partielle. L'exécution de la réglementation dans ce cas est plus difficile, car elle suppose deux passages au contrôle : à vide et chargé. Une réunion est prévue le 3 juin avec toutes les organisations intéressées. J'espère pouvoir vous donner une vraie solution la prochaine fois.

03.03 Camille Dieu (PS): Cette situation existait déjà pour certaines camionnettes légères, qui passaient sur la fosse lestées d'un sac de ciment. Ce n'était pas normal.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les retards dans la délivrance des autorisations de transports exceptionnels" (n° 7085)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): En Belgique, il faut parfois attendre quatre ou cinq semaines avant d'obtenir une autorisation de transport exceptionnel. Dans d'autres pays, par contre, de telles autorisations sont délivrées dans un délai de quelques jours. Les retards dans la délivrance seraient dus à un manque de personnel.

De combien de membres du personnel le service dispose-t-il et combien de personnel faut-il pour résorber les retards structurels ? Le ministre a-t-il déjà pris des mesures ? D'autres services délivrent-ils des autorisations de transport et enregistrent-ils également des retards ?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): La délivrance d'une autorisation de transport exceptionnel peut prendre jusqu'à quatre semaines, alors qu'un délai de cinq à dix jours ouvrables semblerait raisonnable.

Le retard est un phénomène européen. Dans les pays où la demande est gratuite, de nombreuses autorisations sont demandées simplement pour la forme, les demandeurs s'apercevant par la suite qu'elles n'étaient pas nécessaires. Les pays qui ont imposé le paiement d'une redevance ont moins de problèmes. Nous envisageons dès lors l'instauration d'une telle redevance.

Le problème ne se situe donc pas au niveau du personnel mais au niveau des nombreuses demandes introduites pour la forme. Le service

kennen het probleem, en er is een oplossing in de maak. Voertuigen die leeg getest moeten worden maar de vereiste 2 bar niet halen, moeten gedeeltelijk geladen opnieuw ter keuring aangeboden worden. In dat geval is het moeilijker om de reglementering toe te passen, want dan moet er twee keer gekeurd worden: leeg én geladen. Op 3 juni is er een vergadering belegd met alle betrokken organisaties. Ik hoop bij een volgende gelegenheid met een echte oplossing voor de dag te kunnen komen.

03.03 Camille Dieu (PS): Die situatie bestond al voor bepaalde lichte bestelwagens, die geladen met een zak cement over de werkkuil werden gereden. Dat is geen normale gang van zaken.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "vertragingen in het uitreiken van vergunningen voor bijzondere transporten" (nr. 7085)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op een vergunning voor een bijzonder transport is het in België soms vier tot vijf weken wachten, terwijl zo iets in andere landen maar enkele dagen duurt. De oorzaak voor de trage afhandeling zou een tekort aan personeel zijn.

Hoeveel personeel heeft de dienst ter beschikking en hoeveel personeel is er nodig om de structurele vertraging weg te werken? Heeft de minister al maatregelen genomen? Zijn er nog andere diensten die transportvergunningen uitreiken en is er daar ook vertraging?

04.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het uitreiken van een vergunning voor bijzonder transport kan tot vier weken op zich laten wachten, terwijl vijf tot tien werkdagen een redelijke termijn zou zijn.

De vertraging is een Europees fenomeen. In de landen waar de aanvraag gratis is, worden veel vergunning gewoon voor de zekerheid aangevraagd, terwijl men ze naderhand niet nodig blijkt te hebben. In landen waar een retributie moet worden betaald, zijn er minder problemen. Wij overwegen daarom de invoer van zo'n retributie.

Het probleem ligt dus niet bij het personeel, maar bij de vele spookaanvragen. De dienst Uitzonderlijk Vervoer telt negentien medewerkers, onder wie vier

Transport exceptionnel compte dix-neuf collaborateurs, dont quatre ingénieurs industriels et un directeur.

Grâce à la réforme de la réglementation et à un système informatique permanent, le service du Transport par route, compétent pour les licences des transporteurs routiers professionnels, a pu réduire à quelques jours le délai de quelques semaines qui était en vigueur jusqu'ici.

La finalité des programmes d'amélioration du SPF Mobilité et Transports est de réduire ce délai.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Un autre problème est qu'en Belgique, on peut introduire librement des demandes dont la durée de validité est de quelques semaines, voire de quelques mois. Aux Pays-Bas, une licence n'est valable que pour un seul transport, ce qui accroît l'efficacité du traitement des licences. Nous pourrions peut-être reprendre cet élément du système néerlandais dans l'arrêté royal qui règle les transports exceptionnels.

Etant donné qu'en Belgique, le secteur des transports exceptionnels est l'objet d'attaques diverses, j'espère que nous enregistrons des résultats dans les prochaines semaines ou les prochains mois.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les contrôles du trafic aérien" (n° 7121)

05.01 Simonne Creyf (CD&V): Le 12 mai 2005, Onur Air s'est vu infliger une interdiction de vol aux Pays-Bas, à la suite de quoi la compagnie aérienne n'a plus été la bienvenue non plus en France, en Suisse et en Allemagne. L'Inspection néerlandaise des Communications et de la Gestion des eaux avait constaté à de trop nombreuses reprises des défaillances sur les appareils de la compagnie, laquelle prétendait toutefois que la sécurité n'était pas menacée.

Le ministre a indiqué précédemment que le problème se pose sur le plan de la coordination entre les différents pays. La directive européenne 2004/36/CE relative au respect des normes de sécurité internationales doit être transposée d'ici au 30 avril 2006.

Où en est le dossier relatif à Onur Air ? Les

industriels ingénieurs et un directeur.

De dienst Wegvervoer, verantwoordelijk voor de vergunningen van beroepswegvervoerders, heeft dankzij de hervorming van de reglementering en een permanent informaticasysteem de termijn kunnen terugdringen van enkele weken naar enkele dagen.

De verbeteringprogramma's van de FOD Mobiliteit en Verkeer hebben het verkorten van de termijn als doel.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Nog een probleem is dat in België open aanvragen kunnen worden ingediend die enkele weken of maanden geldig zijn. In Nederlands geldt een vergunning slechts voor één transport, wat de afhandeling efficiënter maakt. Misschien kan dat overgenomen worden in het KB dat het uitzonderlijk vervoer behandelt.

Het uitzonderlijk vervoer in België krijgt klappen, ik hoop dat er binnen enkele weken of maanden resultaat is.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de controles op het luchtverkeer" (nr. 7121)

05.01 Simonne Creyf (CD&V): Op 12 mei 2005 kreeg Onur Air een vliegverbod in Nederland, waarna de maatschappij ook niet meer welkom was in Frankrijk, Zwitserland en Duitsland. De Nederlandse Inspectie Verkeer en Waterstaat stelde te vaak tekortkomingen vast bij de toestellen van de maatschappij, hoewel die beweerde dat de veiligheid niet in het gedrang kwam.

De minister zei eerder dat er een probleem is met de coördinatie tussen de verschillende landen. Tegen 30 april 2006 moet de Europese richtlijn 2004/36/EG inzake de geharmoniseerde handhaving van de internationale veiligheidsnormen worden omgezet.

Wat is de stand van zaken in het dossier over Onur

instances de contrôle belges et néerlandaises se sont-elles concertées ? Que fera le gouvernement belge pour améliorer la coordination entre les différents États membres européens ?

La directive est-elle l'outil adéquat pour résoudre ce type de problèmes ? Elle ne prévoit pas qu'une interdiction de vol décrétée dans un État membre s'applique également dans d'autres États membres. Quand la Belgique transposera-t-elle la directive ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Les services compétents néerlandais, français, suisses et allemands ont décidé le 24 mai de lever l'interdiction de vol contre Onur Air. Les liaisons aériennes seront donc rétablies rapidement.

Il y a eu un échange permanent de données techniques entre les instances de contrôle belges et néerlandaises, mais nous n'avons été informés qu'ultérieurement de la mesure même. Aucune concertation n'a été organisée au niveau politique.

La Commission européenne a convoqué les différentes administrations le 26 mai à une réunion de concertation au cours de laquelle il a été conclu que le pays qui envisage une interdiction de vol en informera les autres États membres. J'espère que cette décision permettra de prendre davantage de décisions communes.

La directive 2004/36 prévoit une interdiction aérienne globale si la Commission le propose et si une majorité des États membres approuve la proposition. La directive vise à classer les défauts de navigabilité aérienne en catégories, pour que l'interdiction aérienne puisse être prononcée plus rapidement pour un avion. Les données sont sauvegardées dans une banque de données européenne, accessible aux équipes d'inspection.

La directive tend donc à conférer un fondement légal aux données SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircrafts) existantes. Les États membres pourront dorénavant prendre des mesures ensemble, sans pour autant qu'un État membre doive obligatoirement se rallier à la position d'un autre.

Dans le dossier d'Onur Air, mon administration n'a pas adopté l'interdiction aérienne prononcée par les autorités néerlandaises et devait dès lors procéder elle-même au contrôle de l'ensemble de la flotte de la compagnie, ce qu'elle a d'ailleurs fait avec succès. La logique serait toutefois de suivre la

Air? Was er overleg tussen de Belgische en de Nederlandse controle-instanties? Wat zal de Belgische regering doen om tot een betere coördinatie te komen tussen de verschillende Europese lidstaten?

Is de richtlijn wel geschikt om zulke problemen op te lossen? De richtlijn bepaalt niet dat een vliegverbod opgelegd door één lidstaat ook geldt in de andere lidstaten. Wanneer zal de richtlijn in België worden omgezet?

05.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Op 24 mei werd door de Nederlandse, Franse, Zwitserse en Duitse bevoegde diensten afgesproken om het vliegverbod tegen Onur Air in te trekken. De luchtverbindingen zullen dus snel weer opgestart worden.

Er was een permanente uitwisseling van technische gegevens tussen de Belgische en Nederlandse controle-instanties, maar over de maatregel zelf werden we pas achteraf ingelicht. Op politiek niveau was er geen enkel overleg.

De Europese Commissie heeft de diverse administraties op 26 mei bijeengeroepen voor overleg. Daar werd overeengekomen dat wie een vliegverbod overweegt, de andere lidstaten hiervan in kennis zal stellen. Zo kan men hopelijk tot meer gemeenschappelijke beslissingen komen.

De richtlijn 2004/36 voorziet in een veralgemeend vliegverbod als de Commissie zulks voorstelt en als een meerderheid van de lidstaten haar daarin volgt. De richtlijn wil de luchtwaardigheidsgebreken in categorieën onderbrengen, zodat vlotter een vliegverbod voor een vliegtuig kan worden uitgesproken. De gegevens worden in een Europese databank opgeslagen, die toegankelijk is voor inspectieteams.

Eigenlijk wil de richtlijn dus een legale basis bieden aan de reeds bestaande SAFA-gegevens (Safety Assessment of Foreign Aircrafts). Gezamenlijke stappen van de lidstaten worden mogelijk, maar het is niet zo dat de ene lidstaat de andere automatisch moet volgen.

Bij de Onur-affaire heeft mijn administratie het Nederlandse vliegverbod niet gevolgd, met als gevolg dat ze alle vliegtuigen van de maatschappij zelf moest controleren, wat overigens gelukt is. De logische weg zou zijn om een buurland wel te volgen. Hierover wil ik duidelijkere afspraken met

position des États voisins. Je souhaite donner des directives plus claires à mes services à cet égard.

Les Régions donnent actuellement leur avis sur la directive, de sorte que celle-ci pourra être publiée au *Moniteur belge* en automne, ce qui clôturera la procédure de transposition. L'incident d'Onur Air accélérera peut-être même la transposition.

05.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Pourquoi n'avons-nous pas participé aux concertations qui ont eu lieu entre les pays voisins à propos d'Onur Air?

05.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Il n'y a pas eu de concertation. L'Allemagne, la Suisse et la France ont simplement adopté l'interdiction imposée par les Pays-Bas. Mon administration a pris position en toute indépendance et je l'ai suivie. D'un point de vue politique, j'estime que, pour des matières aussi délicates, il faut une concertation renforcée et des accords plus clairs.

05.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Je conclus de tous ces éléments que chaque pays applique ses propres critères de sécurité. Il est urgent de les harmoniser, car la sécurité revêt partout la même importance. Il semble à présent que la Belgique aurait adopté une attitude moins résolue que les pays voisins.

05.06 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Quarante pays utilisent actuellement déjà des critères de sécurité identiques pour contrôler un avion. Des attitudes divergentes sont toutefois observées en matière d'interventions et de sanctions. Mon administration suit toujours la même procédure stricte. Si elle n'a pas, comme les Pays-Bas, prononcé d'interdiction, c'est parce que la compagnie aérienne a tenu compte des avertissements et a permis de contrôler chaque appareil. Ce contrôle a été opéré avec le maximum de vigilance.

La directive permettra d'arrêter à l'avenir une base légale pour les critères de sécurité et d'améliorer préalablement la communication entre les différents États membres. L'objectif est même de rendre également accessibles au public les listes noires, dans le cadre dans la protection des consommateurs.

Mon administration n'a pas manqué à son devoir la semaine dernière; les autres pays ont finalement suivi son exemple.

mijn diensten.

Momenteel geven de Gewesten hun advies over de richtlijn, zodat een publicatie in het *Staatsblad*, in het najaar kan volgen, waarmee de omzetting voltooid zal zijn. Misschien wordt de verplichte datum van omzetting ten gevolge van het Onur-incident zelfs vervroegd.

05.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Waarom werden we bij de Onur-kwestie niet bij het overleg tussen onze buurlanden betrokken?

05.04 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Er was geen overleg; Duitsland, Zwitserland en Frankrijk hebben het Nederlandse verbod gewoon overgenomen. Mijn administratie heeft zelf haar houding bepaald en ik ben haar daarin gevolgd. Politiek ben ik van mening dat in zulke gevoelige kwesties meer overleg en duidelijker afspraken op hun plaats zouden zijn.

05.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik concludeer uit dit alles dat elk land zijn eigen veiligheidscriteria hanteert. Daarin moet dringend harmonisatie komen, want veiligheid is overal even belangrijk. Nu lijkt het alsof België veel lakser was dan de buurlanden.

05.06 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Nu al hanteren veertig landen bij het beoordelen van een vliegtuig dezelfde veiligheidscriteria. Men neemt echter een uiteenlopende houding aan inzake optreden en sancties. Mijn administratie volgt altijd dezelfde strikte procedure en heeft het Nederlandse verbod niet gevolgd, omdat de luchtvaartmaatschappij op verwittigingen inging en elk vliegtuig liet controleren, wat met extra grote waakzaamheid gebeurde.

In de toekomst zal er door de richtlijn een wettelijke basis komen voor de veiligheidscriteria en zal er vooraf beter gecommuniceerd worden door de verschillende lidstaten. Het is zelfs de bedoeling dat, in het kader van de consumentenbescherming, de zwarte lijsten ook voor het publiek toegankelijk zouden worden.

Mijn administratie is vorige week niet tekortgeschoten; uiteindelijk werd ze gevolgd door de andere landen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

*La réunion publique de commission est levée à
15 h 26.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 15.26 uur.*