

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

van

MAANDAG 09 FEBRUARI 2009

Namiddag

\_\_\_\_\_

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

du

LUNDI 09 FEVRIER 2009

Après-midi

\_\_\_\_\_

De vergadering wordt geopend om 14.36 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

**01 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanwezigheid van paarden op de rijweg" (nr. 9769)**

**01.01 Hilde Vautmans** (Open Vld): Steeds meer Vlamingen beoefenen de paardensport, zo wijzen de cijfers duidelijk uit.

Tussen 1999 en 2004 telde men jaarlijks echter gemiddeld 24 slachtoffers onder de ruiters, met telkens ook één dodelijk ongeval. In 2005 en 2006 was er een daling van het aantal slachtoffers, wat vermoedelijk mede te danken is aan de aanleg van bijkomende ruitersporen in Vlaanderen.

In augustus heb ik samen met Herman De Croo en Ludo Philippaerts een actie georganiseerd om meer aandacht te vragen voor paarden en ruiters in het verkeer. Hoewel het verkeersreglement bestuurders verplicht tot voorzichtigheid en desnoods zelfs tot stoppen bij het naderen van paarden en ruiters, blijkt nagenoeg niemand daarvan op de hoogte te zijn. Ruiters voelen heel duidelijk de nood aan meer hoffelijkheid in het verkeer.

Heeft de staatssecretaris weet van deze problematiek? Zal hij hiervoor aandacht vragen via een sensibiliseringscampagne, bijvoorbeeld via de theoretische rijexamens op school?

Als voorzitter van de gemeenteraad van Hasselt heb ik de plaatsing bepleit van verkeersborden op de delen van de openbare weg die ruitersporen met elkaar verbinden, wat binnenkort ook zal gebeuren. Kan dit volgens de staatssecretaris ook algemener worden uitgevoerd?

**01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (Nederlands): De geciteerde cijfers duiden op een positieve evolutie, aangezien het aantal slachtoffers daalt. Deze ongevallen moeten echter ook steeds worden geanalyseerd in het licht van de specifieke omstandigheden waarin ze zich hebben voorgedaan.

Ruiters moeten uiteraard bij voorkeur gebruik maken van ruitersporen en landelijke wegen, wat echter niet altijd kan. Autobestuurders moeten inderdaad extra voorzichtig zijn bij het benaderen van paarden. Ik zal het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid formeel vragen om te onderzoeken hoe we hen daartoe het best kunnen sensibiliseren.

**01.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord en hoop dat hij me op de hoogte houdt van het antwoord van het BIVV.

**01.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (Nederlands): Dat zal ik doen.

De **voorzitter**: Ik veronderstel dat men de veiligheidsvest voor paarden niet verplicht zal maken (*Glimlachjes*).

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Car-Pass" (nr. 9770)**

**02.01 Hilde Vautmans** (Open Vld): Een recent onderzoek heeft uitgewezen dat autobezitters en kopers van een tweedehandswagen nauwelijks op de hoogte zijn van de verplichting van een Car-Pass bij de aankoop van een gebruikte wagen. Volgens een enquête van Test-Aankoop zou een op de vijf kopers van een tweedehandswagen in 2007 geen Car-Pass hebben ontvangen.

Vaak schaffen jongeren zich om financiële redenen een tweedehandswagen als eerste wagen aan, zodat het nuttig zou zijn de Car-Pass op te nemen in de theorie voor het rijbewijs B. Ook sensibiliseringscampagnes via verkeersaffiches of specifieke zendtijd zouden welkom zijn.

Is de staatssecretaris bereid om dergelijke initiatieven te nemen en overweegt hij eventueel nog andere maatregelen? Vindt hij dat er meer toezicht moet komen op de autohandelaars die weigeren mee te werken aan de Car-Pass? Overweegt hij daartoe stappen in samenwerking met de minister van Ondernemen? Vindt hij ook dat er nood is aan een gelijkaardig systeem in het buitenland om kilometerfraude bij geïmporteerde tweedehandsauto's aan te pakken?

**02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik heb op 5 november 2008 reeds geantwoord op een gelijkaardige vraag van de heer Van den Bergh.

De reglementering inzake de Car-Pass behoort tot het domein van de handelspraktijken en meer bepaald de consumentenbescherming. Voor het toezicht op de professionelen verwijs ik naar de minister van Ondernemen. Wij zullen een initiatief van minister Van Quickenborne uiteraard ondersteunen. Ongeveer twee weken geleden stelden de beheerders van Car-Pass mij dezelfde vragen. Ik heb hen beloofd dat de administratie van de FOD Mobiliteit alle punten zal onderzoeken.

Sedert deze maand wordt op het tweedehandskeuringsbewijs een duidelijke vermelding gedrukt die toekomstige kopers ervoor waarschuwt dat het voertuig in geen geval zonder Car-Pass mag worden verkocht. Op die manier zullen verkopers gedwongen worden om hun houding te wijzigen. Hieraan wordt ook een doelgerichte informatiecampagne gekoppeld. Car-Pass voert zelf trouwens ook informatiecampagnes. Het organiseert voor de professionelen geregeld informatiesessies. Alle nuttige informatie is te vinden op hun website en hun helpdesk beantwoordt telefonische oproepen en mails.

Car-Pass kan dus zelf initiatieven nemen op het vlak van communicatie. Als het BIVV televisiespots uitzendt via de openbare omroep, betaalt het de tarieven die van toepassing zijn voor boodschappen van algemeen nut. De afficheborden langs de autosnelwegen zijn in de eerste plaats bedoeld voor verkeersveiligheidscampagnes.

De ingevoerde tweedehandsvoertuigen beschikken niet over een Car-Pass. Eventuele fraude met de kilometer teller kan dus niet worden nagegaan. Dat vereist inderdaad een Europese aanpak. De minister voor Ondernemen zal stappen moeten zetten, ik zal hem daarbij steunen.

**02.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): Ik ben blij dat de minister de mensen van Car-Pass heeft ontmoet. Ik zal het antwoord aan de heer Van den Bergh nalezen.

Ik blijf wel een beetje op mijn honger zitten. Internationaal verlopen de contacten via minister Van Quickenborne. Ik zal hem contacteren. Men zou de aandacht van de jongeren op de Car-Pass kunnen vestigen in de scholen. Zij hebben immers de mogelijkheid om het theoretisch rijexamen op school te halen.

Het kost niets om enkele zinnen toe te voegen. De staatssecretaris moet enkel overleggen met de ministers van Onderwijs en de ministers van Mobiliteit van de Gemeenschappen. Ik neem aan dat hij dat zal doen, want ik zie hem knikken.

*Het incident is gesloten.*

**03 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verlaging van de alcohollimiet voor jonge automobilisten" (nr. 9771)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het voorstel om het toegelaten alcoholgehalte voor jonge bestuurders op 0,2 promille te leggen" (nr. 10161)

**03.01 Hilde Vautmans** (Open Vld): Eind november heeft de staatssecretaris opnieuw voorgesteld om de alcohollimiet voor jonge automobilisten te verlagen tot 0,2 promille.

Het is een feit dat 60 procent van de fatale ongevallen zich tijdens weekends voordoet, maar de laatste Bob-campagne heeft aangetoond dat veertigers drie keer meer positief blazen dan jongeren. Ik vraag de staatssecretaris om geen discriminerende maatregelen te nemen op basis van geslacht, leeftijd of ervaring achter het stuur.

Waarom stelt de staatssecretaris opnieuw voor om die alcohollimiet specifiek voor jongeren te verlagen? Wat verstaat hij onder jongeren? Is het niet beter om meer controles uit te voeren dan nieuwe regels uit te vaardigen? Komt er een snelle en makkelijk toepasbare drugtest?

**03.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Zoals bekend heb ik een standpunt ingenomen bij de bespreking van de beleidsnota. De verlaging van 0,5 naar 0,2 promille specifiek voor beginnende bestuurders lijkt mij niet echt wenselijk. Uit de cijfers blijkt bijvoorbeeld ook dat onervaren vrouwelijke bestuurders veel minder betrokken zijn bij weekendongevallen dan beginnende mannelijke bestuurders. Moet er op dat vlak dan een onderscheid worden gemaakt?

Op basis van welke objectieve gegevens zou deze maatregel gerechtvaardigd zijn? Ik pleit ervoor om een algemene regel te blijven hanteren en die veel strikter toe te passen. Buiten de Bob-campagnes blaast nog ongeveer 10 procent van de gecontroleerde automobilisten positief.

**03.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (Nederlands): Ik heb het idee van de 0,2 promille uit mijn vorige beleidsnota hernomen. Het is logisch dat er protesten komen van de jongerenorganisaties, maar het is het ook zo dat ouders en grootouders in de weekends bange nachten beleven.

We kunnen een aantal harde feiten niet negeren.

De aanbevelingen van de Europese Commissie en de European Transport Safety Council pleiten voor een limiet van 0,2 promille voor jonge bestuurders. Ook de staten-generaal voor de Verkeersveiligheid en de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid hebben dit voorgesteld.

Ontelbare studies ondersteunen die aanbevelingen wetenschappelijk. Men verwijst vooral naar het gebrek aan rijervaring. De gewone limiet van 0,5 promille heeft een groter negatief effect op het rijgedrag, waardoor voor niet-ervaren bestuurders best een lagere alcohollimiet geldt. Vanaf 0,2 promille is er al een licht effect, dat voor niet-ervaren bestuurders groter is dan voor ervaren bestuurders.

De risico's van rijden onder invloed gedurende de weekendnachten zijn zwaarder voor jonge bestuurders, gelet op het gebrek aan ervaring, de vermoeidheid, de duisternis, het minder goed anticiperen op bepaalde verkeerssituaties, en zelfs het bewust nemen van zekere risico's. Jonge bestuurders tussen 18 en 24 jaar zijn twee tot drie keer oververtegenwoordigd bij de ongevallen.

Men spreekt over discriminatie en verwijst naar het feit dat nieuwe bestuurders een veel hogere verzekeringspremie moeten betalen en dat zij harder worden aangepakt wanneer zij een overtreding begaan in de eerste twee jaar na het behalen van hun rijbewijs.

Daar is ook reden toe. Iedereen die zich in dezelfde situatie bevindt, moet op dezelfde wijze worden behandeld. Met discriminatie of stigmatisering heeft dat niets te maken.

In mijn beleidsnota kan iedereen lezen dat ik niet alleen maatregelen in petto heb voor jongeren, maar ook voor andere doelgroepen en op verschillende beleidsdomeinen.

De huidige wetgeving over rijden onder invloed van alcohol zal worden gemoderniseerd. Een gespecialiseerde werkgroep is bezig met het ontwerp, waar ik snel mee naar het Parlement hoop te kunnen komen.

**03.04 Hilde Vautmans** (Open Vld): Als ik het goed begrijp, gaat de staatssecretaris er dus mee door?

**03.05** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik wil het gegeven verder laten bestuderen om absolute zekerheid te hebben.

**03.06 Hilde Vautmans** (Open Vld): Ik betreur dat de jongeren gestigmatiseerd en gevisieerd worden. Totnogtoe werd geen meetbare invloed van de voorgestelde maatregel op het rijgedrag genoteerd. Er zijn ook geen studies voorhanden die dit aantonen. In het buitenland bestaan dergelijke maatregelen ook nagenoeg niet en ik zie niet in waarom België strenger zou moeten zijn. Rijden en alcohol en rijden en drugs gaan niet samen, maar dat geldt niet alleen voor jongeren.

**03.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Jongeren zijn inderdaad oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken en er zijn dus op hen gerichte maatregelen nodig. We kunnen echter niet iedereen over dezelfde kam scheren. Het zijn ook bijna uitsluitend mannen die de brokken maken en vooral mensen boven de 35 testen positief bij alcoholcontroles. Daarom is het misschien niet zinvol de jongeren als groep te viseren. Verder onderzoek is noodzakelijk.

Ik vind het een goede doelstelling om te streven naar een controle van één chauffeur op tien per jaar. Als we een dergelijke toename van het aantal controles willen realiseren, dan moeten we de alcoholcontroles zo eenvoudig mogelijk houden.

In Denemarken hebben ze voor jongeren een dergelijke maatregel genomen en het zou goed zijn eerst naar de resultaten daar te gaan kijken.

**03.08** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De enige instelling die op een grens van 0,2 promille aandringt is de European Transport Safety Council onder voorzitterschap van de heer Herman De Croo. Men moet weten wat men wil.

Als meisjes nooit drinken, dan hebben ze ook geen last van de strengere normen.

Over de nultolerantie in de transportsector krijg ik geen opmerkingen en daar ben ik blij om.

Ik streef naar een daling van het aantal doden op onze wegen tot 750 in 2010 en tot 500 in 2015. Met een *laissez aller* zal dat niet lukken. Ik wacht af wat men mij voorstelt en daarna moeten we beslissingen nemen. We zien dan wel wie verantwoordelijkheid neemt en wie niet.

Daar waar ik de 0,2-grens al heb ingevoerd, heb ik geen protest gehoord.

**03.09 Hilde Vautmans** (Open Vld): Wij willen natuurlijk ook minder verkeersdoden, alleen willen we niet alleen de jongeren stigmatiseren. Ik ben blij dat de staatssecretaris cijfers wil bekijken en de resultaten in andere landen wil bestuderen.

Misschien moeten we daar een middag aan wijden in de commissie. Misschien kunnen we dan overtuigd worden.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controledienst bij de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 9772)**

**04.01 Hilde Vautmans** (Open Vld): De controleurs van de FOD Mobiliteit en Vervoer die voertuigen controleren op hun veiligheid, zijn ongerust. De bevoegdheden van de controledienst zouden al dan niet geheel overgeheveld worden naar de Gewesten. De toekomst van de dienst, en dus van de werknemers, is onduidelijk.

Is er al enige duidelijkheid over de overheveling van de dienst? Wat zullen de gevolgen zijn voor de werknemers?

**04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (Nederlands): Een gedeelte van de bevoegdheden van de controledienst zal worden overgeheveld naar de Gewesten, meer bepaald de maten, gewichten en bevestiging van de lading van de voertuigen, technische controle langs de weg en rij- en rusttijden. Momenteel ligt de verdere gewestvorming van deze aspecten stil.

Als de bevoegdheden zullen worden overgeheveld, dan zal een deel van het personeel volgen. De criteria die zullen worden gehanteerd, zullen wellicht dezelfde zijn als die bij de institutionele hervormingen van 1988. De FOD Personeel en Organisatie zal zeker overleg plegen met de vakbonden en met de betrokken FOD. Dat werd al aan de controleurs meegedeeld in dienstvergaderingen en in het basisoverlegcomité van het directoraat-generaal Vervoer te Land.

Aangezien niet alle bevoegdheden worden overgeheveld, zal er een federale controledienst blijven bestaan. Het is te vroeg om aan te geven hoe die er zal uitzien.

De enige zekerheid die ik nu kan geven, is dat niemand zijn baan zal verliezen. Er zal ook over gewaakt worden dat een eventuele overheveling van personeel in volle transparantie zal verlopen.

**04.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): Dat is een zeer duidelijk antwoord. Ik ben blij dat niemand zijn betrekking verliest en dat alles in overleg zal gebeuren.

*Het incident is gesloten.*

**05 Samengevoegde vragen van**

- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een nieuwe vliegtaks" (nr. 9834)
- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de luchthaventaksen" (nr. 10033)

De **voorzitter**: Vraag nr. 9834 van de heer Baeselen wordt ingetrokken.

**05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Onlangs had u het in de pers over de kwestie van de vliegtaks en de luchthaventaksen die de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavenexploitanten worden opgelegd.

Een ontwerp van Europese richtlijn betreffende de harmonisatie van de luchthaventaksen staat in de

steigers.

In de maand november werd ook een debat gewijd aan de taksen waaraan de regering, onder druk van de gewestregeringen en de luchtvaartmaatschappijen, niet heeft deelgenomen.

Het bedrag dat jaarlijks aan de exploitant van Brussels Airport wordt gevraagd voor 18 miljoen passagiers (per jaar), bedraagt 182.000 euro. Bent u van plan die luchthaventaks te verhogen of zult u het anders aanpakken? Wat zult u doen met de eisen die de Europese richtlijn ons straks oplegt?

**05.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Er is geen sprake van een nieuwe belasting op vliegtuigtickets.

Het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) int retributies voor bepaalde prestaties in het kader van de certificering van vliegtuigen en van de werkplaatsen en met betrekking tot de veiligheid van de luchthavens, de erkenning van de maatschappijen en de opleiding van de piloten. Een andere retributie dekt de kosten van de economische regulerende overheid van de luchthaven Brussel-Nationaal, voor een bedrag van 182.000 euro. Andere retributies worden door Belgocontrol of Eurocontrol geïnd bij de luchtvaartmaatschappijen op grond van een Europese richtlijn. Het DGLV vordert slecht een klein percentage van zijn kosten terug bij de gebruikers, de rest blijft ten laste van de belastingbetaler.

Wanneer een hoger percentage van de kosten teruggevorderd zou worden, zou dat tot een gevoelige stijging van de retributies leiden. In een studie die uitgevoerd werd door mijn administratie, wordt voorgesteld deze regeling te behouden voor bepaalde prestaties en voor andere een retributie per passagier en per ton vracht op te leggen. De besprekingen met de sector daarover zijn nog aan de gang. Het Waals Gewest reageerde al afwijzend.

De prestaties die de overheid verricht voor een beperkt aantal handelsvennootschappen zouden niet mogen worden afgewenteld op de belastingplichtigen, maar zouden apart gefactureerd moeten worden.

**05.03** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (*Ecolo-Groen!*): Ik zal trachten het onderscheid tussen die verschillende soorten retributies goed te begrijpen.

Ik vind het niet normaal dat de belastingplichtigen opdraaien voor de kosten die voortvloeien uit de commerciële activiteiten van de luchtvaartsector! Er moet een intelligent heffingssysteem komen dat van toepassing is op degenen die zulke reizen maken en dat varieert in functie van de milieufactoren.

*Het incident is gesloten.*

**06** **Vraag van mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische keuring" (nr. 9879)**

**06.01** **Josée Lejeune** (*MR*): Om de veiligheid van de in het verkeer gebrachte voertuigen te verbeteren, zouden er maatregelen kunnen worden genomen met het oog op een deugdelijkere keuring en een betere dienstverlening voor de klant. Zullen de centra voor technische keuring ruimere openingstijden hanteren? Hebt u contact opgenomen met het management van GOCA? Wat is het tijdschema voor die aanpassingen, hoeveel zullen ze kosten en welke gevolgen zullen ze hebben voor de automobilisten?

**06.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik denk erover de openingstijden van de centra voor technische keuring te verruimen, zodat die op sommige dagen tot 19 uur of ook op zaterdag open zouden zijn. Ik heb GOCA gevraagd die voorstellen te bekijken en met de representatieve vakbonden in overleg te treden. Dat overleg zou tegen eind maart 2009 afgerond moeten zijn.

Het prijskaartje van die aanpassingen kan nog niet worden geraamd. Het aantal gekeurde voertuigen zal uiteraard niet stijgen als de openingstijden ruimer zijn, maar de personeelskosten wel; dat zal gevolgen hebben voor de tarieven van de autokeuring.

**06.03** **Josée Lejeune** (*MR*): Dank u voor deze toelichting. Ik betreurt dat de kosten zullen stijgen en dat die hogere kosten op de automobilisten zullen worden afgewenteld. Voor de werkende mensen is het echter wel nodig dat de openingstijden worden herzien.

Ik richt mij eind maart opnieuw tot u om het definitieve standpunt van GOCA te vernemen.

*Het incident is gesloten.*

**07 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister van Justitie over "de objectieve aansprakelijkheid in het verkeersrecht" (nr. 9943)**

**07.01 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Een aantal jaren geleden werd de zogenaamde objectieve aansprakelijkheid ingevoerd in de verplichte aansprakelijkheidspolis voor autovoertuigen. De bedoeling van deze maatregel was een betere bescherming van de zwakke weggebruiker in de hand te werken. Oversteekplaatsen voor voetgangers blijven immers nog altijd gevaarlijke plaatsen: een op drie ongevallen met voetgangers doet zich daar voor.

Is het mogelijk dat de invoering van de objectieve aansprakelijkheid voor autobestuurders een zekere nonchalance van de kant van de zwakke weggebruikers in de hand heeft gewerkt? Bestaan er analyses van de ongevallencijfers in de buurt van oversteekplaatsen? Mocht er hieruit een verband blijken met de objectieve aansprakelijkheid, zou men dan deze maatregel niet beter terugschroeven en opnieuw een zogenaamde foutloze aansprakelijkheid – zoals in de Scandinavische landen – invoeren?

**07.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (Nederlands): De objectieve-aansprakelijkheidsregel ten voordele van zwakke weggebruikers werd in 1995 in België ingevoerd. Dit houdt in dat bij een ongeval met fietsers en voetgangers deze altijd vergoed worden door de verzekeraar van de tegenpartij, ongeacht de strafrechtelijke aansprakelijkheid. De invoering ging gepaard met omstandige discussies over een eventueel effect ervan op het gedrag van de zwakke weggebruikers in het verkeer. Er werd geconcludeerd dat het feit dat men altijd schadeloos werd gesteld, niet opweegt tegen het risico van lichamelijk letsel of zelfs dodelijke afloop. Dat zwakke weggebruikers zich sinds 1995 nonchalanter zouden gedragen in het verkeer, kan dus niet worden gezegd. De ongevallencijfers tonen aan dat het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers sinds 1995 sterk is gedaald, weliswaar met een stagnatie vanaf 2004. De cijfers geven wel niet aan wie verantwoordelijk is voor het ongeval in kwestie.

Er moeten blijvend inspanningen worden geleverd op het vlak van de sensibilisering, zowel van de zwakke weggebruikers als van de autobestuurders. Voetgangers die aanstalten maken om op een zebrapad over te steken hebben altijd voorrang, met respect natuurlijk voor de voetgangerslichten. Ik ben van plan het BIVV voor te stellen een eventuele sensibiliseringscampagne op dit vlak in overweging te nemen.

**07.03 Peter Logghe** (Vlaams Belang): Ook ik stel in het verkeer geen toenemende nonchalance vast van de kant van de zwakke weggebruikers. Zij zijn natuurlijk talrijk, bijvoorbeeld in de buurt van scholen. Er is zeker nood aan een nieuwe sensibiliseringscampagne. Dat de ongevallencijfers met zwakke weggebruikers sinds 2004 niet verder meer dalen, is verontrustend.

Minister Reynders overweegt de invoering van een nieuw modelcontract inzake de verplichte aansprakelijkheid voor autobestuurders. Ik zal hem hierover ondervragen.

*Het incident is gesloten.*

**08 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het veiligheidsvest" (nr. 9881)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fluovestje in het autoverkeer" (nr. 9983)
- mevrouw Hilde Vautmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het fluovestje als verplicht veiligheidstoebehoren van het voertuig" (nr. 10163)

**08.01 Josée Lejeune** (MR): Sinds 1 februari 2007 moet, volgens het koninklijk besluit van 7 januari 2007,

de bestuurder van een defect voertuig dat stilstaat of geparkeerd is op een verboden plek, een fluovestje dragen zodra hij zijn voertuig verlaat. Maar de wetgeving verplicht hem niet om een veiligheidsvest in het voertuig te hebben liggen!

Bestaan er statistieken over de voertuigen die geen veiligheidsvest aan boord hebben? Bestaan er sancties tegen een autobestuurder die uit zijn wagen zonder veiligheidsvest? Welke zijn de rechtsmiddelen? Bent u van plan maatregelen te nemen om de incoherentie aan te pakken?

Kan men de regelgeving niet op Europees niveau harmoniseren? Zijn er besprekingen in die zin aan de gang?

**08.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Voormalig minister van Verkeer Landuyt heeft enkele jaren geleden een halfslachtige maatregel ingevoerd waarbij automobilisten weliswaar verplicht werden om bij het verlaten van de wagen op de pechstrook een fluovestje te dragen, doch dit vestje niet werd toegevoegd aan de verplichte basisuitrusting van de auto. Gevolg: een automobilist die autopech heeft, mag dus eigenlijk zijn auto niet verlaten als hij geen – niet-verplicht - fluovestje in de wagen heeft.

Een van de opvolgers van de heer Landuyt op Verkeer, de heer Letermé, kondigde een jaar geleden aan dat het fluovestje bij de eerstvolgende wijziging van het technisch reglement in de verplichte basisuitrusting zou worden opgenomen. Is dit ondertussen al gebeurd?

**08.03 Hilde Vautmans** (Open Vld): In 2006 heeft de Kamer een resolutie goedgekeurd waarin werd gevraagd om het veiligheidsvestje op te nemen in de lijst van de verplichte basisuitrusting van de auto en om de automobilisten te verplichten dit vestje te dragen wanneer ze de wagen verlaten op de pechstrook.

Met het KB van 7 januari 2007 werd het tweede deel van deze resolutie gerealiseerd, het eerste deel werd daarentegen nog steeds niet in wetgeving omgezet. Wanneer zal dit gebeuren?

**08.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (Frans): Enkel de bestuurder moet de nodige maatregelen nemen om de veiligheid te waarborgen. Alleen hij is dus verplicht om het veiligheidsvest te dragen. Het verdient aanbeveling dat de passagiers achter de vangrail gaan staan.

Er bestaan geen statistieken over het aantal wagens waarin het verplichte veiligheidsvest niet aanwezig is.

Momenteel wordt de verplichting om het vest te gebruiken toegepast als een gedragsregel. Er wordt dus geverbaliseerd wanneer die regel niet in acht wordt genomen, en niet op grond van de vaststelling dat er geen vest in de wagen voorhanden is. Aangezien het om een overtreding van de eerste graad gaat, wordt er in het kader van de onmiddellijke inning een boete van 50 euro opgelegd.

(Nederlands) Zodra de technische reglementen op de voertuigen zijn aangepast, zal het veiligheidsvestje verplicht worden in de auto. Het betreft hier slechts de invulling van een juridische leemte, vermits het verplichte dragen van een veiligheidsvestje de aanwezigheid ervan in de wagen impliceert. De kostprijs van deze uitrusting is minimaal. Het veiligheidsvestje maakt echter geen deel uit van de Europese technische voorschriften, zodat elk land daarover eigenmachtig kan beslissen. Steeds meer landen voeren deze verplichting echter in. Een harmonisering van de Europese verkeersregels staat niet bovenaan op de Europese politieke agenda, vermits de verkeersreglementering nog grotendeels wordt beschouwd als een bevoegdheid van de lidstaten.

**08.05 Josée Lejeune** (MR): De automobilist kan verzet aantekenen teneinde de boete nietig te laten verklaren, omdat men niet verplicht is het veiligheidsvest in het voertuig bij zich te hebben. De wetgever zou die inconsistentie moeten opheffen.

**08.06 Jef Van den Bergh** (CD&V): De verplichting geldt dus vanaf de eerstvolgende aanpassing van het technisch reglement. Een verdere Europese harmonisering van de regels met betrekking tot bepaalde onderdelen van de verkeerswetgeving kan zinvol zijn. Het Belgisch voorzitterschap in 2010 is wellicht een goede gelegenheid om daartoe een initiatief te nemen.

**08.07 Hilde Vautmans** (Open Vld): Er is inderdaad een juridische lacune, want het dragen van het vestje

veronderstelt dat men het ook bijheeft. Ik begrijp echter niet waarom men dit vestje niet verplicht kan maken als onderdeel van de veiligheidsuitrusting van de wagen, net zoals bijvoorbeeld een veiligheidsdriehoek of een verbandkoffer. Op die manier hoeft de bestuurder zich zelfs niet meer af te vragen of hij deze uitrusting wel bijheeft.

**08.08** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Dat is ook de bedoeling.

*Het incident is gesloten.*

**09** **Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "groene voertuigen" (nr. 10104)**

**09.01** **François Bellot** (MR): Twintig percent van de 5 miljoen voertuigen van het Belgisch wagenpark beantwoordt aan de Euro-0 of 1-norm.

Hoeveel percent voertuigen in het verkeer stoot minder dan 110 g CO<sub>2</sub>/km uit?

Hoeveel milieuvriendelijke voertuigen konden, per categorie, per 31 december 2008, rekenen op de federale steun voor wagens met een lage CO<sub>2</sub>-uitstoot?

**09.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Van de 5.139.719 voertuigen die op 31 december 2008 bij de DIV te boek stonden, kende men van 2.602.104 voertuigen de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet. Die voertuigen werden ingeschreven op een ogenblik dat de CO<sub>2</sub> nog niet opgetekend werd (namelijk voor het laatste kwartaal van 2001). Het is weinig waarschijnlijk dat die voertuigen minder dan 110 g CO<sub>2</sub> per km uitstoten.

Wat de uitstoot die wel gekend is betreft, hebben 2.476.447 voertuigen een CO<sub>2</sub>-uitstoot van meer dan 110 g CO<sub>2</sub>/km, 10.469 voertuigen stoten 110 g CO<sub>2</sub>/km uit en 50.701 voertuigen of 1,9 procent heeft een CO<sub>2</sub>-uitstoot die minder dan 110 g CO<sub>2</sub>/km bedraagt.

Per 31 december 2008 bedroeg het aantal inschrijvingen van nieuwe voertuigen op naam van een particulier, die een korting krijgt sinds de toepassing van de wet (in 2005), 12.069 voor de categorie van uitstoot lager dan 105 g CO<sub>2</sub>/km en 61.087 voor de categorie uitstoot tussen 105 en 115 g CO<sub>2</sub>/km. Voor die voertuigen kon men rekenen op een belastingvermindering van respectievelijk 15 procent en 3 procent van de koopwaarde, naargelang van de categorie.

Ik bezorg u een meer gedetailleerde tabel.

**09.03** **François Bellot** (MR): Uit die cijfers blijkt dat er verhoudingsgewijs weinig voertuigen met een lage uitstoot zijn, ook al neemt dat aandeel sinds 2008 toe. Die tendens moet worden bevorderd.

**09.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De helft van het wagenpark dateert van vóór 2001!

**09.05** **François Bellot** (MR): Daarover moet worden nagedacht, in het kader van het herstelplan of in een andere context. De automobielsector is vragende partij.

*Het incident is gesloten.*

**10** **Vraag van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "verkeersmanagement door middel van informatie- en communicatietechnologieën voor veilige en intelligente voertuigen" (nr. 10105)**

**10.01** **François Bellot** (MR): In 2003 al liet de Europese Commissie haar belangstelling blijken voor intelligente vervoerssystemen. In landen als Duitsland, Denemarken en Noorwegen worden die systemen reeds gebruikt om de via gps afgetekende reisweg in real time bij te sturen. Ik begrijp niet waarom die dienst in België niet beschikbaar is.

In een aantal landen stellen de intelligente vervoerssystemen bij filevorming of vertraagd verkeer een alternatieve route voor of stellen ze een antibotsingssysteem in werking, wanneer de bestuurder zonder het

te merken te dicht bij een ander voertuig of voorwerp komt.

Verscheidene automerken bieden nu reeds dergelijke systemen aan. In België zouden er reeds meer dan een miljoen voertuigen mee uitgerust zijn, maar omdat er geen openbare voorzieningen zijn om die informatie te benutten, kunnen die systemen niet gebruikt worden. Welke maatregelen worden er in België getroffen om het gebruik van dergelijke systemen verder uit te bouwen?

**10.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik volg die aangelegenheid op de voet. In een aantal buurlanden wordt er met die technologie geëxperimenteerd. Er woedt nog een discussie over de vraag aan welk plaatsbepalingssysteem de voorkeur moet worden gegeven. U verwijst naar het gps-systeem, maar men zou evengoed de gsm-technologie kunnen gebruiken.

U kent het principe van de voertuiggebonden meetsystemen, waaronder FDC (*floating car data*). In België lopen er proefprojecten die op dat systeem gebaseerd zijn en gebruik maken van de gsm-signalen. Ik denk bijvoorbeeld aan Be-Mobile, dat ontwikkeld werd door Touring en Proximus.

Be-Mobile maakt gebruik van gsm-signalen om de verkeersstroom op de hoofdwegen te volgen en het is mogelijk er zich op te abonneren.

Er bestaan ook gps-toepassingen die gebruik maken van de door de gsm's opgevangen FCD om de wagens de weg te wijzen.

Die toepassingen zijn momenteel nog niet heel interactief maar dat zal vrij snel veranderen.

Wat de infrastructuur betreft, zijn er verschillende opties. In Japan wordt het verkeer beheerd via communicatie tussen de infrastructuur en de wagen; in Europa gaat de trend steeds meer de richting uit van communicatie tussen voertuigen. Een aansluiting tot stand brengen en de relevante informatie delen met geïnteresseerde gebruikers, dat is de uitdaging waarvoor we staan.

In België is een gemeenschappelijke aanpak van federale Staat en Gewesten nodig, want die kwestie ressorteert onder het beheer van de infrastructuur en het verkeer, maar heeft ook te maken met de uitrusting van de voertuigen en het gedrag van de gebruikers.

Onlangs is het actieplan ITS Action Plan van de Europese Commissie, waarmee ze intelligente vervoertechnologieën wil bevorderen, van start gegaan. We zullen het onder de loop nemen op de Transportraad van 11 en 12 juni van dit jaar.

**10.03** **François Bellot** (MR): Ik dacht met name aan een TMS/TMC-systeem dat automatisch informatie via een gecentraliseerd systeem doorgeeft aan voertuigen die op hetzelfde traject terecht zullen komen of bij het zien van stilstaande voertuigen in een bepaalde sectie, een bis-traject zal uitstippelen voor de voertuigen die volgen.

Als die technologie al in drie of vier landen bestaat, dan komt dat doordat de daartoe vereiste openbare infrastructuur er is. Daarover gaat precies mijn vraag. Zo staat Portugal aan de top wat het beheer van de informatie over de verkeersstromen betreft. De aan de automobilisten in real time verstrekte informatie is bijzonder nauwkeurig en er werden spectaculaire resultaten geboekt op het stuk van verkeersveiligheid.

*Het incident is gesloten.*

#### **11** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid van het luchtverkeer in België" (nr. 10153)

- de heer **Olivier Maingain** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van het ongeval met het vrachtvliegtuig van de maatschappij Kalitta Air op baan 20 van Brussels Airport op 25 mei 2008" (nr. 10164)

**11.01** **De voorzitter**: Vraag nr. 10164 van de heer Maingain wordt in een schriftelijke vraag omgevormd.

**11.02** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Uit het jaarverslag van Belgocontrol blijkt dat het aantal incidenten van type A en B tussen 2001 en 2004 daalde, maar dat de resultaten in 2005, 2006 en 2007 enigszins slechter waren. Beschikt u intussen over de cijfers voor 2008? Kunt u ze opsplitsen naar luchthaven en de incidenten kort beschrijven?

Volgens een voorlopig rapport zou een valk de oorzaak zijn van de crash van het vrachtvliegtuig van Kalitta

Air op 25 mei 2008. Kan dit rapport ons worden bezorgd? Kunt u meer details geven? Werden er maatregelen genomen om dergelijke ongevallen te voorkomen?

**11.03** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): De gegevens voor het jaar 2008 over het aantal incidenten waarbij de diensten van Belgocontrol waren betrokken, zijn nog niet beschikbaar.

Een beschrijving van elk incident en een opsplitsing naar luchthaven kan ik u niet geven. De incidenten hebben bovendien niet noodzakelijk betrekking op een bepaalde luchthaven, aangezien ze zich tijdens de vlucht kunnen voordoen. Die cijfers zijn in een tabel gegoten, die ik u gaarne bezorg.

Wat het ongeval met het toestel van Kalitta Air betreft, blijkt uit het tussentijdse rapport dat de crash wellicht te wijten is aan een valk die in de motor is terechtgekomen. Het eindrapport zal binnenkort voor iedereen toegankelijk zijn.

**11.04** **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (*Ecolo-Groen!*): Aan de hand van meer precieze statistische gegevens, zoals ik vraag, zouden we moeten kunnen nagaan of deze of gene luchthaven specifieke risico's oplevert.

In verband met het ongeluk met een toestel van Kalitta Air, verbaast het me dat het probleem van de vogels nog altijd niet opgelost is. Kennelijk zijn we nog altijd niet in staat om de vogels van het vliegveld te verjagen. Het verwondert me dat we daar de technologie nog niet voor hebben.

*Het incident is gesloten.*

**12** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "niet-gekeurde auto's" (nr. 10204)**

**12.01** **Michel Doomst** (CD&V): Uit cijfers die we eind juli 2008 van de staatssecretaris kregen, blijkt dat er ongeveer 206.000 niet-gekeurde wagens op onze wegen rondrijden, zowat 5 procent van het Belgische wagenpark. De staatssecretaris zou nagaan hoe het probleem kan worden aangepakt.

Wat is de stand van zaken? Welke maatregelen zal de staatssecretaris kunnen nemen?

**12.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): In de eerste helft van dit jaar zal er een systeem komen waarbij de lijst van niet-gekeurde voertuigen aan de politie zal worden bezorgd. Iemand die aan de kant van de weg wordt gecontroleerd, kan altijd geverbaliseerd worden en de nummerplaten van niet-gekeurde voertuigen kunnen automatisch worden opgespoord nadat ze geflitst zijn of via het scantoeestel aan boord van een politiewagen.

Wie niet binnen de normale periode naar de autokeuring gaat, krijgt een herinnering. Een overtreding kan enkel worden vastgesteld op de openbare weg. Een ingeschreven voertuig dat in een garage staat, hoeft niet naar de autokeuring.

**12.03** **Michel Doomst** (CD&V): Via automatisering moeten we het probleem kunnen oplossen. In 2009 moeten we via een actieplan een grote inspanning doen.

*Het incident is gesloten.*

**13** **Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal voertuigen die niet in orde zijn" (nr. 10205)**

**13.01** **Michel Doomst** (CD&V): Een op de vier gecontroleerde voertuigen zou een defect vertonen. Meestal gaat het om de verlichting, het chassis of het remsysteem. Wegens een defect aan de dimlichten wordt 10 procent van de voertuigen afgekeurd. Wat zal de staatssecretaris daaraan doen?

**13.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Het is inderdaad bij benadering een kwart van de

voertuigen dat een defect blijkt te vertonen bij de keuring.

Autobestuurders hebben er alle belang bij hun voertuig preventief te laten controleren en eventueel te laten herstellen voor ze naar de keuring gaan. De filosofie achter de keuring is bestuurders ertoe aan te zetten hun wagen ten minste een keer per jaar te laten onderhouden. Wie dat niet doet, moet een herkeuring betalen.

De technische staat van een voertuig kan een belangrijke factor zijn bij een ongeval.

**13.03 Michel Doomst** (CD&V): De crisis zal de mensen er misschien toe brengen om hun wagen minder te onderhouden. We moeten ze er daarom misschien voor sensibiliseren dat zuinigheid de veiligheid niet in het gedrang mag brengen.

*Het incident is gesloten.*

**13.04 De voorzitter** : Vraag nr. 10218 van Mevrouw De Bue wordt in een schriftelijke vraag omgevormd.

**14 Vraag van mevrouw Ulla Werbrouck aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanvraag tot het bekomen van een vliegvergunning voor een 'High Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle (HALE-UAV)' door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO)" (nr. 10260)**

**14.01 Ulla Werbrouck** (LDD): De Vlaamse regering investeerde in 2004 in de Mercator I, een onbemand stratosfeervliegtuig op zonne-energie voor aardobservatie. De Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) moest het vliegtuig eind juli 2006 uiterlijk krijgen van het bedrijf Verhaert Design & Development. De eerste testvluchten waren gepland voor voorjaar 2006.

Totnogtoe zijn er echter geen testvluchten geweest en dat zou volgens Vlaams minister Ceysens te maken hebben met het feit dat het Bestuur der Luchtvaart nog steeds niet de vereiste vliegvergunningen heeft afgeleverd.

Van wanneer dateert de eerste aanvraag voor een vliegvergunning? Welke stappen heeft het VITO gezet om aan de vergunning te komen? Zijn de vliegvergunningen nu al afgeleverd? Wanneer? Zo neen, wanneer zal dat dan gebeuren? Waarom duurt het zo lang?

**14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): De eerste aanvraag van het bedrijf Verhaert Space dateert van juni 2006 na verkennende gesprekken in 2004 en 2005. In oktober 2008 informeerde het VITO het directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) schriftelijk over een aanvraag tot certificatie van een nieuwe versie van het project. Het DGLV heeft het VITO geantwoord alle bijkomende informatie te kunnen leveren, maar het VITO heeft daar niet op gereageerd.

Mercator I heeft eerder nooit een vergunning gekregen omdat het toestel niet aan de Belgische voorwaarden tot certificatie voldoet. Het bedrijf Verhaert Space heeft ondanks aandringen van het DGLV de tekortkomingen nooit opgelost.

Zelfs met een certificatie van het toestel zelf, kan het geen vluchten uitvoeren in het hogere luchtruim omdat het onzichtbaar is voor de verkeersleidingdiensten. Dat probleem werd aan de firma meegedeeld en zal naar aanleiding van een nieuwe aanvraag in herinnering worden gebracht.

De certificatie van het nieuwe project kan in de loop van 2009 met testvluchten in 2010 en 2011 en operationele vluchten in 2012, mits Verhaert kan voldoen aan de voorwaarden.

**14.03 Ulla Werbrouck** (LDD): Ik blijf met het gevoel zitten dat een Vlaams project wordt gedwarsboomd. Ik blijf het dossier opvolgen en ik hoop dat mijn gevoel fout is.

*Het incident is gesloten.*

**15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "vrije cabotage binnen de Benelux" (nr. 10264)**

**15.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Binnen de EU bestaat er een tendens naar vrije cabotage. Men streeft naar resultaten in 2013. Voorlopig blijkt de nieuwe EU-regeling de hoogst haalbare. Die bepaalt dat elke wegvervoerder voortaan drie cabotagrritten mag verrichten aansluitend op een beladen rit naar het buitenland, binnen de zeven dagen.

Deze regeling zou de bestaande vrije cabotage tussen de Beneluxlanden in gevaar kunnen brengen, hoewel die een aanzienlijk aandeel in het wegvervoer heeft. Ik heb daarom een resolutie ingediend in het Beneluxparlement om die vrije cabotage te kunnen behouden. Ze werd unaniem goedgekeurd.

Wat is de houding van de staatssecretaris in dit dossier? Als hij de vrije cabotage in de Benelux wil behouden, welke initiatieven zal hij daartoe nemen?

**15.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik ben persoonlijk een grote voorstander van een vrijmaking van cabotage in de hele EU, volgens regels die in alle lidstaten gelden. Tijdens de Europese Raad van juni 2008 stond ik echter geïsoleerd met dit standpunt. De Raad heeft uiteindelijk geopteerd voor een inperking van de cabotagemogelijkheden. Ik blijf er echter van overtuigd dat een algemene vrijmaking van de cabotage een gunstig effect zou hebben en voor de Belgische transportfirma's en voor het milieu wegens een efficiëntere inzet van vrachtvoertuigen.

In het licht van het toenemende aantal lidstaten dat beperkingen invoert op de cabotage op het eigen grondgebied en van de groeiende concurrentie uit de nieuwe lidstaten, plant ook ons land op korte termijn de invoering van beperkingen op de cabotage, met name een maximum van drie ritten op zeven dagen aansluitend op een internationaal transport. Sinds de vrijmaking van de cabotage op 1 juli 1998 bestonden er in België geen beperkingen en dit is het geval ten aanzien van alle lidstaten. Een invoering van beperkingen zou dan ook gelden voor alle lidstaten.

Het toekennen van vrije cabotage ten aanzien van slechts een beperkt aantal lidstaten druist in tegen de non-discriminatiebepalingen van het EU-verdrag. De Europese Commissie heeft trouwens eerder de Beneluxlanden al moeten tot de orde roepen wegens de voorkeursbehandeling die ze op transportgebied elkaar tot in 1999 hadden toegestaan.

België gaat niet akkoord met het principe van de beperkingen van de cabotage, maar kan niet anders dan ze in te voeren om de eigen vervoerders te beschermen.

**15.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik heb begrip voor dit standpunt, maar betreur het wel. Het is jammer dat de Benelux ook hierin niet het voortouw mag nemen. Ik wijs erop dat Franse en Duitse vervoerders in eigen land veel meer kilometers kunnen rijden dan Belgen in hun land. Dat is in feite ook een vorm van discriminatie.

*Het incident is gesloten.*

**16 Samengevoegde vragen van**

- de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verkrijgen van een rijbewijs zonder examen" (nr. 10290)
- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het groeiend aantal valse rijbewijzen van buitenlandse oorsprong" (nr. 10336)
- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het ruilen van neprijbewijzen" (nr. 10365)
- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de problematiek van de rijbewijzen" (nr. 10382)

**- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toekennen van een Belgisch rijbewijs aan de houders van een buitenlands rijbewijs" (nr. 10461)**

**16.01 Michel Doomst** (CD&V): Jaarlijks zouden er een tienduizendtal rijbewijzen worden afgeleverd aan bestuurders die onze wegcode niet eens beheersen. Sommigen krijgen zelfs een rijbewijs zonder bewijs van hun rijkunst geleverd te hebben, omdat een buitenlands – en soms vervalst – rijbewijs in ons land gemakkelijk kan worden omgeuild. Slechts een deel van die vervalste rijbewijzen kan onderschept worden.

Hoe zal de staatssecretaris dit probleem aanpakken?

**16.02 Patrick De Groote** (N-VA): Het aantal vaststellingen van vervalste rijbewijzen – hoofdzakelijk uit het buitenland – stijgt jaar na jaar. In 2007 werden 1985 vervalste rijbewijzen opgespoord. De staatssecretaris kondigde de oprichting van een kruispuntbank Authentieke Bron Rijbewijzen aan, waarin alle gegevens over de afgifte en de eventuele intrekking, verval van recht tot sturen en tijdelijk rijverbod zouden verzameld worden.

Kan de huidige Centrale Databank Rijbewijzen (CDR) het oorsprongland van een rijbewijs opsporen? Wordt er geregistreerd op basis van welk oorspronkelijk document de omzetting gebeurde? Wat is het aandeel van Belgische rijbewijzen die het resultaat zijn van een buitenlandse omwisseling, in het geheel van Belgische rijbewijzen? Zal de kruispuntbank in staat zijn een koppeling te maken tussen de verkeersovertreding en de oorsprong van het rijbewijs? Bestaan er hierover al statistieken? Heeft de Centrale Dienst voor de Bestrijding van Valsheden (CDBV) al aanbevelingen geformuleerd aan de staatssecretaris met betrekking tot het stijgend aantal vervalste rijbewijzen? Zijn er gemeenten die tekortschieten in de overdracht van gegevens naar de CDR en de CDBV?

**16.03 Luk Van Biesen** (Open Vld): Om dit probleem aan te pakken, moet de Belgische overheid afrekenen met twee obstakels.

De kwaliteit van de vervalsingen is vrij hoog, de CDBV heeft in 2007 1982 valse buitenlandse rijbewijzen onderschept.

België heeft zich geëngageerd om de rijbewijzen te erkennen van de Europese lidstaten, van de landen waarmee we een akkoord hebben gesloten en van de landen die de conventies van Washington en Genève hebben ondertekend. Het gaat hierbij om een totaal van negentig landen. Nederland is op dit vlak een stuk strenger. De lijst van landen waarmee Nederland een akkoord heeft gesloten, is heel wat beperkter en de onderdanen van die landen moeten bovendien een even streng examen afleggen als de Nederlanders zelf.

Hoe zal de staatssecretaris de vervalsing van rijbewijzen tegengaan? Zouden onze ambassades niet omzichtiger moeten omspringen met de omzetting van buitenlandse rijbewijzen? Wat vindt de staatssecretaris van de strengere houding van Nederland?

**16.04 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Een eerste probleem is het grote aantal vervalste rijbewijzen. In werkelijkheid gaat het ongetwijfeld om veel meer dan de circa tweeduizend rijbewijzen die de politie in 2007 op het spoor is gekomen. Een tweede probleem is het bestaan van de bilaterale akkoorden met landen waarvan er in een aantal gevallen getwijfeld mag worden aan de kwaliteit van de rijopleiding ter plaatse. De staatssecretaris verklaarde dat wij die akkoorden niet zomaar kunnen negeren. Waarom kan Nederland zich dan wel zoveel strenger opstellen? Onze noorderburen hanteren een lijst waarop slechts zeven niet-Europese landen staan!

De fraude moet met meer inzet van middelen worden aangepakt en er moeten meer controles komen. Vervolgens moet de lijst van negentig landen waarvan we het rijbewijs erkennen, aan een ernstig onderzoek onderworpen worden, waarbij vooral de kwaliteit van de plaatselijke rijopleiding moet worden onderzocht.

Is de staatssecretaris bereid een lijst op te stellen van landen waar de uitgifte van rijbewijzen aan niet-geschikte personen schering en inslag is en die bekend staan om de talrijke vervalsingen van hun rijbewijzen? Zal ook ons land evolueren naar een situatie waarbij de uitwisseling van rijbewijzen uitsluitend

kan gebeuren indien de aanvragers hier een aangepaste theoretische en praktische proef hebben afgelegd?

**16.05 David Geerts** (sp.a): Er is het fraudeprobleem en het probleem van de kwaliteit van de rijopleiding in andere landen.

Heeft de staatssecretaris een lijst met de voornaamste frauderende landen? Zijn de criteria voor omwisseling voor een Belgisch rijbewijs voor die landen nog voldoende relevant? Heeft de schrapping van de lijst van India bepaalde gevolgen gehad? Klopt het dat enkel de inwoners van het Canadese Quebec hun rijbewijs hier kunnen omruilen en de andere Canadese provincies niet? Zal de staatssecretaris de huidige reglementering evalueren en eventueel aanpassen?

**16.06 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ingevolge internationale bilaterale akkoorden aanvaardt België de rijbewijzen van een negentigtal landen. Jaarlijks worden in onze gemeenten ongeveer tienduizend rijbewijzen omgeruild tegen een Belgisch rijbewijs. Wanneer de gemeente de geldigheid van het buitenlandse rijbewijs betwijfelt, wordt het ter controle voorgelegd aan de federale politie. Zo worden jaarlijks bijna tweeduizend vervalste rijbewijzen ontdekt, die bijgevolg niet worden omgeruild.

Goede vervalsingen zijn natuurlijk niet makkelijk te ontdekken en rijbewijzen kunnen daarnaast ook onwettelijk zijn bekomen in het land van herkomst. Zowat 45 procent van die tienduizend buitenlandse rijbewijzen komt uit Marokko en Turkije en 35 procent uit landen waar weinig of geen sprake is van vervalsingen.

Stelt men te veel vervalsingen vast uit een bepaald land, dan kan men gezamenlijk nagaan hoe dit kan worden aangepakt. Levert overleg niets op, dan wordt het bilateraal akkoord uiteindelijk opgezegd, iets wat niet evident is, gezien de diplomatieke gevolgen. Bovendien treft dit ook de Belgen in het betrokken land. Maar het klopt dus niet dat er jaarlijks tienduizend rijbewijzen worden afgeleverd aan onbekwame buitenlandse bestuurders.

De omwisseling gebeurt uitsluitend op voorlegging van het originele buitenlandse rijbewijs en niet op basis van een of ander document. In het centraal bestand van de rijbewijzen wordt het land van afgifte en het nummer van het buitenlandse rijbewijs genoteerd. Van januari 2008 tot eind januari 2009 hebben 20.772 personen gebruikgemaakt van een omwisseling, waarvan ongeveer de helft afkomstig was uit de Europese Unie, terwijl 152.383 personen hun rijbewijs verkregen na examens. De omwisseling van rijbewijzen uit de Europese Unie niet meegerekend, ontving 94 procent zijn eerste document na het afleggen van een examen.

Op basis van registratieformulieren bij verkeersongevallen met lichamelijke letsels kan de identiteit, de nationaliteit en bijgevolg ook het rijbewijs worden achterhaald van de personen die bij een ongeval zijn betrokken. Dit geeft echter geen indicatie over de aansprakelijkheid. Het is moeilijk een relevante correlatie vast te stellen tussen de betrokkenheid bij een ongeval en het omgewisselde buitenlandse rijbewijs.

Mijn administratie wordt door bevoegde dienst van de federale politie steeds op de hoogte gehouden van de vastgestelde vervalsingen en van de situatie in bepaalde landen.

De meeste omwisselingen zijn gebaseerd op de internationale verdragen van Wenen en Genève, die men gezien hun reikwijdte niet zomaar kan opzeggen. Ook de bilaterale akkoorden komen maar tot stand na een vergelijkend onderzoek van beide systemen. Stelt men echter een aantal vervalsingen vast van een bepaald land en wordt niet meer aan onze voorwaarden voldaan, dan wordt de omwisseling stopgezet en het bilateraal akkoord eventueel opgezegd.

Uit het centrale bestand van rijbewijzen en inspectieverslagen blijkt dat het overgrote deel van de gemeentebesturen zich nauwgezet houdt aan de reglementaire gegevensoverdrachten.

De problematiek van de vervalste rijbewijzen betreft niet de Belgische, maar de buitenlandse rijbewijzen, die al dan niet vervalst of gekocht zijn. Het volstaat dat een buitenlander zich in het land in kwestie met zijn origineel rijbewijs aanbiedt om het Belgische rijbewijs te verkrijgen. In geval van twijfel wordt het bewijs ter

controle naar de federale politie gestuurd.

Zoals veel andere landen werken wij met bilaterale akkoorden. Nederland is een uitzondering, zodat het niet zo evident is om dit land als voorbeeld te nemen. Ik durf veronderstellen dat de heer Mortelmans beschikt over een lijst van landen die niet in orde zijn met de afgifte van het rijbewijs. Ik beschik niet over een dergelijke lijst, maar wel over een lijst van landen waarmee België een internationaal of bilateraal akkoord heeft afgesloten. Bilaterale akkoorden worden pas afgesloten na een grondig vergelijkend onderzoek. Eventuele wijzigingen worden opgevolgd door onze administratie, in samenwerking met Buitenlandse Zaken. Raakt een probleem niet opgelost, dan wordt het akkoord opgezegd, wat trouwens al meermaals is gebeurd.

Voor de lijst van de vervalsingen verwijs ik naar de CDBV, die jaarlijks ongeveer tweeduizend vervalste rijbewijzen vaststelt.

Ik ben niet van plan om de bestaande bilaterale akkoorden zomaar op te zeggen of te herzien. Mijn administratie volgt eventuele wijzigingen van de rijbewijsvoorwaarden in een welbepaald land op. Wanneer men onregelmatigheden vaststelt, worden de nodige maatregelen getroffen. Het is niet omdat men voor een bepaald land een aantal fraudegevallen vaststelt, dat de omwisseling van alle rijbewijzen van dat land moet worden stopgezet. Indien we ervan uitgaan dat 15 tot 20 procent van de rijbewijzen uit eventuele probleemlanden komt, dan wordt ook 10 procent van de omgewisselde rijbewijzen wel degelijk ontmaskerd. De gemeenten beschikken over een specimen van alle buitenlandse rijbewijzen die voor omruiling in aanmerking komen. In geval van twijfel kan de CDBV worden ingeschakeld. Als men vaststelt dat in een bepaald land niet meer wordt voldaan aan de rijbewijsvoorwaarden, wordt de omruiling stopgezet.

We moeten zeker onze controle op de buitenlandse rijbewijzen aanscherpen. Mijn administratie kan nauwlettender toekijken op de evolutie van het aantal vastgestelde vervalsingen van welbepaalde landen. De top vijf van de landen voor wie de meeste vervalsingen werden vastgesteld verandert weinig over de jaren heen. Het gaat om Congo, Kameroen, Guinea, Rusland en Togo.

Bij het afsluiten van bilaterale akkoorden wordt telkens nagekeken wat in het betrokken land de voorwaarden zijn om het rijbewijs te bekomen en of het systeem vergelijkbaar is met het onze. Eventuele wijzigingen in de rijbewijsvoorwaarden worden opgevolgd door de FOD Mobiliteit en Vervoer, in samenwerking met de FOD Buitenlandse Zaken. In het geval van India heeft dat al geleid tot de stopzetting van de omruiling, ondanks het bestaan van een akkoord. De Indische overheid weet wat wij hebben vastgesteld. Zij reikt nog rijbewijzen uit aan Belgen. De schrapping heeft geen enkele impact op de relaties tussen beide landen.

In Canada is het rijbewijs een aangelegenheid van de deelstaten. Enkel met Québec, Alberta en Ontario hebben we een diplomatiek akkoord tot wederzijdse erkenning.

België is gebonden door internationale en bilaterale akkoorden. Ze scheppen ook voordelen voor Belgen in het buitenland en maken dikwijls deel uit van een diplomatiek en economisch pakket. Misschien behoort 15 tot 20 procent van de omgeruilde rijbewijzen tot mogelijke risicolanden, maar het is absoluut niet juist dat alle rijbewijzen uit die landen vervalst of verkocht zijn. Ons systeem werkt relatief goed. Mijn administratie zal nauwlettender nakijken wat de evolutie is per land, om maatregelen te kunnen nemen.

Men moet goed beseffen dat er in België enorm veel internationale instellingen gevestigd zijn. Brussel is misschien wel de meest internationale stad ter wereld. Daardoor kan men de Belgische situatie niet zomaar vergelijken met om het even welk ander land. Onze internationale oriëntatie heeft onvermijdelijk gevolgen.

**16.07 Michel Doomst (CD&V):** In Nederland is men veel strenger. Uit het antwoord leer ik dat de internationale samenwerkingsovereenkomsten daar anders liggen. We zullen dit vooral vanuit de gemeenten accuraat moeten opvolgen. Blijkbaar worden akkoorden op tijd en stond opgezegd wanneer het echt noodzakelijk is. Ook lokaal heeft men een verantwoordelijkheid. We zullen de evolutie van de cijfers op de voet volgen.

**16.08 Patrick De Groote (N-VA):** Ik behoor niet tot de groep mensen die hard roept om internationale

verdragen inzake de erkenning van elkaars rijbewijzen op te schorten. Het is goed dat de Ministerraad van 23 januari 2009 een verdrag heeft afgesloten met Canada over de erkenning van de rijbewijzen. De problematiek van de bilaterale akkoorden en internationale verdragen is inderdaad een mes dat aan twee kanten snijdt.

Ik vraag mij wel af of de vervalsingen echt een probleem betekenen voor de verkeersveiligheid. Indien een databank echt een hoger aantal ongevallen van chauffeurs met omgezette rijbewijs van bepaalde landen zou aangeven, zou men richter kunnen handelen. Uit het antwoord blijkt dat dergelijke statistieken niet mogelijk zijn. Een omwisseling gebeurt enkel en alleen op voorlegging van een origineel buitenlands rijbewijs. De grote vraag is hoe men een rijbewijs verkrijgt. Ik zal het cijfermateriaal rustig nakijken. Op het eerste gezicht lijkt het niet zo dramatisch.

**16.09 Luk Van Biesen** (Open Vld): We hebben de vragen gesteld om de aandacht te vestigen op de problematiek. De staatssecretaris kondigt heel wat aan. Dat moet nu ook in beleidsdaden worden omgezet.

**16.10 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik ben niet tevreden met het antwoord. De problematiek zal niet ten gronde worden aangepakt. De staatssecretaris blijft de weg van zijn voorgangers bewandelen.

Het is niet logisch dat België met de halve wereld akkoorden sluit en dat Nederland dat slechts met een beperkt lijstje van landen doet. Inzake ruimtelijke ordening en verkeersveiligheid is het hier immers veel erger gesteld dan in Nederland. Het enige argument van de staatssecretaris is dat Nederland de uitzondering is in de wereld. Misschien is het wel de goede uitzondering.

Hoe zit het nu eigenlijk met de wederkerigheid als een land van de lijst wordt geschrapt? We moeten de bilaterale akkoorden herzien. Er moet een grondig onderzoek voorafgaan aan akkoorden. Eens komt de dag dat Vlaanderen zelf bevoegd zal zijn voor de rijbewijzen. Ik had eigenlijk gehoopt dat dit al verwezenlijkt zou zijn.

**16.11 David Geerts** (sp.a): Het is allerm minst mijn bedoeling om onze internationale oriëntatie ter discussie te stellen. De staatssecretaris heeft een lijst gegeven van een aantal landen waarmee er effectief problemen zijn. Wij verwachten dat de diplomatieke posten en de administratie contact opnemen met die landen om een aantal dingen te verbeteren.

*Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

**17 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de privatisering van de regionale luchthavens van Vlaanderen" (nr. 10337)**

**17.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik heb vernomen dat het beheer van de luchthavens in Vlaanderen wellicht zal worden geprivatiseerd, en dat daarbij beheerscontracten met een looptijd van dertig jaar zullen worden gesloten. Denkt u niet, gelet op de beperkte duur van de exploitatievergunning van Brussels Airport, dat er een gevaar van distorsie bestaat ten gunste van de luchthaven die over de langstlopende exploitatievergunning zou beschikken?

**17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe** (Frans): Wat de uitrusting en de exploitatie van de luchthavens en de openbare vliegvelden betreft, zijn de Gewesten exclusief bevoegd, behalve voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Bovendien is het distorsierisico als gevolg van de verschillende looptijden van een licentie of een concessie verwaarloosbaar, en niets belet een gewestregering eveneens een licentie of concessie voor onbepaalde duur toe te kennen.

**17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): De exploitatie van de nationale luchthaven is in feite aan weinig voorwaarden onderworpen. Er geldt geen beperking voor het aantal vluchten. U heeft gezegd dat u een beperking zou opleggen, maar op grond waarvan?

**17.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Op grond van mijn bevoegdheden!

**17.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Het zou logisch zijn dat er in de exploitatievergunning herzienbare voorwaarden worden opgenomen, wat automatisch een beperking van de duur inhoudt. De manier waarop de federale overheid haar aandelen heeft overgedragen, zonder voorwaarden en zonder dat daar veel compensaties tegenover stonden, roept vragen op.

**17.06** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Ik was niet betrokken bij die overdracht in 2004. De verkoopvoorwaarden werden onder andere bepaald in functie van de onbeperkte duur, maar ik wens geen oordeel te vellen over de beslissingen die in het verleden werden genomen.

*Het incident is gesloten.*

**18 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de vice-eersteminister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "monstertrucks en de concurrentie voor het goederenvervoer per spoor" (nr. 10511)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het proefproject met ecocombi's" (nr. 10777)

**18.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Nu heeft ook mevrouw Crevits haar liefde verklaard voor de monstertrucks en er de titel 'ecocombi's' aan gegeven. Buitenlandse studies hebben echter uitgewezen dat dit vervoer ten koste gaat van het spoor en de binnenvaart.

Uit een studie van Transport & Mobility blijkt dat de effecten van de supertrucks niet zo positief zijn, met name wat de uitstoot van fijn stof en NOX betreft. Ze zouden ook voor meer lawaai zorgen, de wegen zwaarder belasten en onveiliger zijn. Dit wordt weggeredeneerd omdat men ervan uitgaat dat men minder vrachtwagens zal nodig hebben. Deze maatregel moet echter zorgen voor zoveel mogelijk verkeer op de autowegen en de resultaten voor het milieu zullen dus niet zo positief zijn.

Deelt de staatssecretaris de visie van minister Crevits dat monstertrucks goed zijn voor het verkeer en het milieu? Welke invloed zal de invoering ervan hebben op de *modal shift* naar trein en bootvervoer? Mag een Vlaamse minister het federale beleid onderuithalen? Zal de staatssecretaris proberen minister Crevits deze plannen uit het hoofd te praten?

**18.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): We kunnen misschien beter de neutrale benaming LZV, lange en zware vrachtwagencombinatie, gebruiken dan het gekleurde 'ecocombi'.

De studie van Transport & Mobility Leuven werd uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie. De algemene conclusie is dat LZV's een gunstig maatschappelijk effect kunnen hebben als men overgaat tot een veralgemeende toelating ervan op de Europese wegen.

Deze trucks worden kostenefficiënt genoemd. Door het lagere aantal gereden kilometers krijgen ze een veiligheids- en milieubonus. Er zijn uiteraard ook minpunten. Zo zal er moeten worden geïnvesteerd in infrastructuur. De voordelen rechtvaardigen volgens ons echter tenminste een proefproject.

In Nederland worden de proefprojecten gunstig geëvalueerd. De beperking in tonnage werd er ongedaan gemaakt. Men is er blijkbaar overtuigd van het nut.

We moeten er wel over waken dat dit niet ten koste gaat van spoor- en watervervoer. We moeten bekijken hoe we in de toekomst al onze goederen getransporteerd krijgen op een zo milieuvriendelijk mogelijke wijze.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het proefproject? Hoe zal de overheid ervoor zorgen dat er geen verschuiving plaatsvindt van het spoor en het water naar de weg?

**18.03** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Op vraag van het Vlaamse Gewest werd vorig jaar begonnen met de uitwerking van een reglementering die gedurende twee jaar proefprojecten zou toelaten met ecocombi's, gelede voertuigen met een maximumlengte van 25,25 meter die maximum 60 ton vracht kunnen vervoeren.

Voor het proefproject gelden strikte voorwaarden. Deze trucks mogen alleen rijden op autosnelwegen en een bepaald traject naar het industrie- of havengebied, goedgekeurd door het Gewest. De proefprojecten moeten op Belgisch vlak duidelijkheid scheppen over de effecten op het milieu, de doorstroming, de verkeersveiligheid, de infrastructuur en de *modal shift* van het spoor en de binnenvaart naar de weg.

Het ontwerp van reglementering werd voorgelegd aan de Gewesten, maar van het Vlaamse Gewest heb ik nog geen advies ontvangen. Het advies van het Waalse Gewest is positief, dat van het Brusselse Gewest negatief. De Raad van State vindt dat er een samenwerkingsovereenkomst nodig is tussen de federale overheid en de Gewesten. Als er geen advies komt van het Vlaamse Gewest, dan is die overeenkomst ook niet mogelijk. Over het akkoord zijn besprekingen aan de gang op het niveau van de administraties.

Ik ben er zeker van dat minister Crevits op dezelfde lijn zit. Ecocombi's kunnen op het vlak van milieu en mobiliteit een aantal voordelen bieden. Dat wordt bevestigd door de Europese studie Transport & Mobility van de KULeuven. Het is niet de bedoeling dat er een *modal shift* komt van het spoor en de binnenvaart naar de weg. Het is in de eerste plaats de bedoeling om het aantal vrachtwagens te verminderen.

Volgens de Leuvense studie zou er bij een veralgemeende toelating van ecocombi's in heel Europa een licht verlies zijn voor het spoor en de binnenvaart, maar er zal nog altijd een stijging zijn van het vrachtvolume van elk van deze modi.

**18.04** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!): Het is opvallend dat het Vlaamse Gewest nog geen advies heeft gegeven, ondanks het enthousiasme van de Vlaamse minister. Blijkbaar zit niet iedereen binnen de Vlaamse regering op dezelfde lijn als minister Crevits. We zullen moeten afwachten of er een advies komt en of er een samenwerkingsakkoord komt.

*Het incident is gesloten.*

#### **19** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jenne De Potter** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rij- en rusttijden voor het wegtransport" (nr. 10571)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de impact van rij- en rusttijden op de verkeersveiligheid" (nr. 10612)

**19.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): De SERV voerde onlangs een onderzoek uit naar de impact van rij- en rusttijden van vrachtvervoerders op de verkeersveiligheid. Hieruit bleek dat de chauffeurs - ten gevolge van de permanente controle door de digitale tachograaf - vaak hun rusttijd in acht nemen op een plaats waar dit eigenlijk niet verantwoord is, en geregeld te gehaast rijden om op tijd binnen te komen.

Werkgevers en vakbonden dringen al langer aan op een aanpassing van de regelgeving, op beter uitgeruste parkings, op een strengere aanpak van wegpiraten en op een eenvormig maken van de controle op Europees vlak.

Welke conclusies trekt de staatssecretaris uit de SERV-studie? Wat denkt hij over de verzuchtingen van de transportsector? Zal de staatssecretaris een grotere soepelheid toestaan voor die chauffeurs die volgens de strikte regels van rij- en rusttijden verplicht zijn hun voertuig tot staan te brengen in de buurt van hun woning?

Op welke manier zal niet alleen de regelgeving, maar ook de controle erop over de hele Europese Unie eenvormig gemaakt kunnen worden?

**19.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Deze studie heeft als voordeel dat er ook op het terrein werd gepeild naar de wijze waarop in de praktijk met de rij- en rusttijden wordt omgegaan. Ik sta steeds open voor een debat met de transportsector over de vigerende regeling, maar ons land moet zich houden aan de verordening. Ik kan daaraan op eigen houtje niets veranderen. Ik ben wel bereid bepaalde verzueringen uit de sector op Europees niveau aan te kaarten.

Voor de immobilisatie dicht bij huis zoek ik naar een oplossing binnen de grenzen van de verordening. De bestuurder mag uitzonderlijk afwijken van de rij- en rusttijden indien hij, zonder de veiligheid in gevaar te brengen, alsnog een geschikte stopplaats kan bereiken. De eigen woonplaats kan als zodanig worden beschouwd. Systematische inbreuken op de regelgeving omwille van redenen die al bekend waren voor de aanvang van de rit, kunnen echter niet door de beugel. De afwijking is namelijk enkel toegelaten in onvoorziene omstandigheden. De afwijking moet bovendien onmiddellijk op de tachograaf worden aangebracht. De controlebeambten zullen ter zake de nodige instructies ontvangen.

Dat de lidstaten in de toekomst hun controles meer op elkaar zullen afstemmen, zit er wel degelijk in. Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van richtlijn 2006/22 inzake de minimumvoorwaarden voor de controle op sociale verordeningen. Deze richtlijn verplicht de lidstaten onder meer om een minimum aantal controles uit voeren, om bepaalde controles gemeenschappelijk uit te voeren en om onderling informatie uit te wisselen.

In 1999 werd op initiatief van de Beneluxlanden en Frankrijk de Euro Controle Route (ECR) uitgewerkt met de bedoeling de controles eenvormig te maken. Momenteel zijn er al veertien lidstaten aangesloten. Binnen die samenwerking wordt aandacht besteed aan rij- en rusttijden, controleprocedures, controlemiddelen en fraudedetectie.

**19.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): De ECR is een initiatief dat vanuit de Benelux is gegroeid. Hopelijk zullen uiteindelijk alle Europese lidstaten zich aansluiten, zodat de controle eindelijk in de hele EU op eenvormige wijze kan geschieden.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs. 10622, 10623, 10624 en 10668 van de heer Bellot worden uitgesteld.

**20** **Vraag van mevrouw Ine Somers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de urgente bankwaarborgproblemen in de transportsector" (nr. 10689)**

**20.01** **Ine Somers** (Open Vld): Door de financiële crisis is het voor de wegvervoerders steeds moeilijker om een bankwaarborg te bekomen. De FOD Mobiliteit eist zo een waarborg als tegenprestatie voor de uitreiking van een transportvergunning. Zonder borgstelling moet de vergunning binnen de drie maanden worden ingeleverd. Zonder bankwaarborg zullen heel wat transportfirma's hun deuren moeten sluiten.

Kan tijdelijk een uitstel van bankwaarborg worden ingevoerd om faillissementen op korte termijn tegen te gaan? Zou, zolang de financiële crisis aansleept, een persoonlijke borgstelling mogen volstaan? Is hiervoor een aanpassing van de wet nodig?

**20.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik heb aan mijn administratie de opdracht gegeven een oplossing voor dit probleem uit te werken zonder dat er afbreuk wordt gedaan aan de betrouwbaarheidsvereisten voor bedrijven in de sector van het wegtransport. We mogen natuurlijk niet toelaten dat cowboys de concurrentie vervalsen. De bankgarantie is dus zeker niet zonder belang.

Een mogelijke oplossing is de tijdelijke herinvoering van een storting of het in depot geven bij de Deposito- en Consignatiekas. Het nadeel hiervan is de onmogelijkheid tot financiële opvolging eens de storting is gebeurd. Dit is wel mogelijk met een bankgarantie.

Ik zal met de sector overleg plegen om een zo goed mogelijke oplossing uit te werken.

**20.03 Ine Somers** (Open Vld): Is de persoonlijke garantie geen alternatief?

**20.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Zonder bankgarantie moet er op een of andere manier een depot gebeuren.

In de huidige moeilijke situatie van de banksector moet er, wanneer een bankgarantie onmogelijk is, een alternatieve oplossing komen.

*Het incident is gesloten.*

**21** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Marie-Martine Schyns** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe reglementering inzake carnavalswagens" (nr. 10802)
- de heer **André Frédéric** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzendbrief inzake carnavalswagens" (nr. 10813)

De **voorzitter**: Vraag nr. 10813 van de heer Frédéric wordt in een schriftelijke vraag omgevormd.

**21.01 Marie-Martine Schyns** (cdH): Het gebruik van praalwagens wordt geregeld bij een koninklijk besluit van januari 2008, waarvan u de draagwijdte onlangs heeft verduidelijkt in een omzendbrief. De gemeente waar de carnavalsoptocht vertrekt en de gemeente waar de stoet aankomt, moeten allebei toestemming verlenen. Maar onder de burgemeesters en mandatarissen van de gemeenten in mijn streek weet niemand nu precies wat hij moet doen.

Waarom werd er geen overleg gepleegd met de FOD Mobiliteit en Vervoer? Waarom achtte u die omzendbrief nodig? De omzendbrief zou niet beantwoorden aan de noden op het terrein. Zou men in de regelgeving ook niet kunnen inschrijven dat niemand zich op de praalwagen mag bevinden wanneer die overgebracht wordt naar de gemeente waar carnaval gevierd wordt?

**21.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Het verbaast me dat die vragen vandaag rijzen. Toen de nieuwe reglementering gepubliceerd werd, heeft niemand vragen gesteld.

Vóór 2008 was elke carnavalswagen op de openbare weg feitelijk in overtreding. Het koninklijk besluit van 27 januari 2008 heeft een feitelijke situatie gelegaliseerd door minimumvoorwaarden op te leggen om de veiligheid op de weg te waarborgen bij het gebruik van de openbare weg. Het zegt verder niets over elementen waarmee rekening moet worden gehouden of over de betrokken gemeentelijke overheden

Aangezien dit besluit vragen doet rijzen, heb ik ervoor gekozen de toepasselijke regelgeving uit te leggen in een interpretatieve omzendbrief, als instrument voor de gemeentelijke overheden. Zo zal het ook mogelijk worden een lijn te krijgen in de toepassing.

Wanneer folkloristische voertuigen op een voor het wegverkeer gesloten circuit rijden, is de reglementering niet van toepassing. De folklore van de Belgische steden en dorpen komt helemaal niet in gedrang.

**21.03 Marie-Martine Schyns** (cdH): De omzendbrief zorgt voor heel wat papierwerk en komt voor bepaalde gemeenten te laat. Zou men ook niet kunnen verbieden dat er tijdens het traject vóór en na de stoet mensen op de praalwagens plaatsnemen? Dat zou volgens mij de veiligheid ten goede komen.

**21.04** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Frans*): Voór de publicatie van de omzendbrief heb ik contact opgenomen met de burgemeester van Aalst, die de meeste carnavalisten geraadpleegd heeft.

Wij hebben getracht verplaatsingen met praalwagens te vergemakkelijken.

*Het incident is gesloten.*

**22** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Josée Lejeune aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "verkeerscontroles op drugsgebruik" (nr. 10821)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de betrouwbaarheid van de speekseltest" (nr. 10870)

De **voorzitter**: Vraag nr. 10821 van Mevrouw Lejeune wordt uitgesteld.

**22.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Drugs zijn, net zoals alcohol, alom aanwezig in het uitgaansleven. Cocaine en cannabis gaan in stijgende lijn. Dat heeft natuurlijk een effect op de verkeersveiligheid, ook al ontbreekt voorlopig het harde cijfermateriaal hierover.

De gecombineerde bloed- en urinetest om drugsgebruik op te sporen in het verkeer is omslachtig en tijdrovend. De test wordt dan ook heel weinig toegepast door de politiediensten. Het alternatief, de speekseltest, is relatief eenvoudig, kan sneller worden uitgevoerd en is gebruiksvriendelijker. Dan kan er meer worden gecontroleerd en stijgt de pakkans, wat een gunstig effect zou moeten hebben op de verkeersveiligheid.

Daarom heb ik meer dan een jaar geleden een wetsvoorstel ingediend om de speekseltest juridisch mogelijk te maken. Het voorstel staat ondertussen op de agenda van de commissie. We mogen geen tijd verliezen.

Vorige week verwoordde de minister zijn intentie om de speekseltest nog dit jaar mogelijk te maken, iets wat ik toejuich. Toxicologen plaatsen echter vraagtekens bij de speekseltest. Vooral bij cannabis vinden ze de betrouwbaarheid van de test erg klein. Dat bezwaar hoeft wetgevend werk echter niet in de weg te staan. We moeten er wel voor zorgen dat de test betrouwbaar is op het moment dat de toestellen effectief op het terrein worden ingezet.

Wat waren de conclusies van de werkgroep met betrekking tot de betrouwbaarheid van de speekseltest? Wat wordt de precieze procedure zodra de speekseltest juridische realiteit is geworden?

**22.02** Staatssecretaris **Etienne Schouppe** (*Nederlands*): Ik beschik alleen over een antwoord in het Frans op de gelijkaardige vraag van mevrouw Lejeune.

(*Frans*) De recente studie in het kader van het ROPS-project (Rijden onder invloed van psychoactieve stoffen) stelt de cijfers aan de orde met betrekking tot de verkeersslachtoffers die dergelijke stoffen gebruikt hadden.

De doelstelling van de werkgroep is de wetgeving te moderniseren vanuit de wetenschappelijke vooruitgang en de ervaring van de afgelopen tien jaar. De controle wordt momenteel opgedeeld in drie stappen: een reeks standaardtests, een urinetest en een bloedonderzoek.

Binnenkort zal de controle als volgt verlopen: tekenen van druggebruik zullen kunnen worden opgespoord door middel van een gestandaardiseerde *check-list*. Als daaruit mogelijk gebruik blijkt, volgt een speekseltest. Als die positief is, krijgt de persoon twaalf uur rijverbod en het speekselstaal wordt in een laboratorium geanalyseerd om de precieze concentratie van verboden stoffen te bepalen.

De huidige wetgeving, zij het lichtjes aangepast, vormt het vertrekpunt. Recente studies hebben aangetoond dat de speekseltest betrouwbaar is, behalve voor cannabis, dat in een beperkt aantal gevallen niet kan worden opgespoord.

Het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) is bezig met de selectie van de meest performante speekseltests. De speekseltesters zullen niet aan een homologatie onderworpen worden, omdat de resultaten ervan niet zullen kunnen gebruikt worden als bewijs voor de rechtbanken.

Het budget voor de aankoop van de speekseltests wordt beheerd door Justitie. De nodige middelen zullen tegen het einde van het jaar en ook voor de komende jaren op de begroting worden ingeschreven.

Ik hoop dat de politiediensten tegen het einde van het jaar de eerste speekseltests zullen kunnen uitvoeren. In 2009 (bij de invoering van de speekseltests) en 2010 zullen er sensibiliseringscampagnes worden opgezet inzake het rijden onder invloed van drugs.

**22.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Als de tests tegen het einde van dit jaar gebruikt worden, kunnen we de verkeersdeelnemers beter controleren op het gebruik van drugs.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.06 uur.*

La réunion publique est ouverte à 14 h 36 par M. François Bellot, président.

**01 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présence de chevaux sur la chaussée" (n° 9769)**

**01.01 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Il ressort très clairement des statistiques que de plus en plus de Flamands pratiquent l'équitation.

Toutefois, au cours de la période 1999-2004, en moyenne vingt-quatre cavaliers ont été victimes d'un accident tous les ans, un accident mortel ayant été à déplorer chaque année. Durant les années 2005-2006, le nombre de victimes a baissé, ce qui est probablement dû à l'aménagement de pistes cavalières supplémentaires en Flandre.

Au mois d'août, j'ai organisé en collaboration avec MM. Herman De Croo et Ludo Philippaerts une action visant à demander qu'il soit prêté davantage attention aux chevaux et aux cavaliers dans la circulation routière. Quoique le code de la route oblige les conducteurs à faire preuve de prudence et même à s'arrêter à l'approche de chevaux et de cavaliers, personne n'est apparemment au courant de cette obligation légale. Les cavaliers disent très clairement qu'ils pâtissent d'un manque de courtoisie dans le trafic.

Le secrétaire d'État est-il au courant de ce problème ? Envisage-t-il de le mettre en exergue par une campagne de sensibilisation, par exemple dans le cadre des examens de conduite théoriques à l'école ?

En ma qualité de présidente du conseil communal de Hasselt, j'ai préconisé l'installation de panneaux de circulation sur les tronçons de la voie publique qui relient les pistes cavalières entre elles, ce qui sera bientôt chose faite. Le secrétaire d'État pense-t-il que cette mesure pourrait être appliquée plus largement ?

**01.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Les chiffres cités indiquent une évolution favorable, étant donné que le nombre de victimes baisse. Ces accidents doivent toutefois aussi être analysés à la lumière des circonstances spécifiques dans lesquelles ils se sont produits.

Les cavaliers doivent évidemment utiliser de préférence les pistes cavalières et rurales, ce qui n'est toutefois pas toujours possible. Les automobilistes doivent, en effet, redoubler de prudence à l'approche de chevaux. Je demanderai officiellement à l'Institut belge pour la sécurité routière d'examiner quelle est la meilleure manière de sensibiliser les automobilistes à cette question.

**01.03 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse et j'espère qu'il m'informera de la réponse de l'IBSR.

**01.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je n'y manquerai pas.

Le **président** : Je suppose que l'on ne va pas imposer le gilet de sécurité pour les chevaux ! (*Sourires*)

*L'incident est clos.*

**02 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le Car-Pass" (n° 9770)**

**02.01 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Une enquête récente a révélé que les propriétaires et les acquéreurs d'un véhicule d'occasion sont à peine informés de l'obligation de fournir un Car-Pass à l'achat d'un véhicule de seconde main. Selon une enquête de Test-Achats, un acheteur sur cinq d'un véhicule d'occasion n'aurait pas reçu de Car-Pass en 2007.

Les jeunes achètent souvent un véhicule d'occasion pour des raisons financières. Il serait donc utile d'inscrire l'obligation de fournir un Car-Pass dans le cours de théorie du permis de conduire B. Des campagnes de sensibilisation par le biais d'affiches le long des routes ou de spots spécifiques à la télévision seraient également les bienvenues.

Le secrétaire d'État est-il disposé à prendre de telles initiatives et envisagerait-il de prendre d'autres mesures ? Estime-t-il qu'il conviendrait d'intensifier les contrôles des vendeurs de véhicules qui refusent de collaborer au Car-Pass ? Envisage-t-il de prendre des mesures en collaboration avec le ministre pour l'Entreprise ? Estime-t-il également qu'un système identique devrait être instauré à l'étranger pour lutter contre la fraude kilométrique des véhicules d'occasion importés ?

**02.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Le 5 novembre 2008, j'ai déjà répondu à une question similaire qui m'était posée par M. Van den Bergh.

La réglementation relative au Car-Pass relève du domaine des pratiques commerciales et plus particulièrement de la protection de la consommation. Pour ce qui est du contrôle exercé sur les professionnels de ce secteur, je vous renvoie au ministre pour l'Entreprise. Il va sans dire que nous apporterons notre soutien à une initiative du ministre Van Quickenborne. Il y a environ deux semaines, les gestionnaires de Car-Pass m'ont posé les mêmes questions. Je leur ai alors promis que l'administration du SPF Mobilité examinerait tous les aspects évoqués dans leurs questions.

Depuis ce mois-ci, une mention clairement visible avertissant les futurs acheteurs que tel véhicule ne peut en aucun cas être vendu sans Car-Pass est apposée sur le certificat de visite de tout véhicule d'occasion. Ainsi, les vendeurs seront obligés d'adopter une autre attitude. Une campagne d'information ciblée sera menée parallèlement. Au demeurant, Car-Pass organise elle-même des campagnes d'information et à intervalles réguliers, elle organise aussi des séances d'information à l'intention des professionnels. Vous trouverez sur son site web toute information utile et son help-desk répond aux appels téléphoniques et aux courriels.

Car-Pass peut donc prendre elle-même des initiatives sur le plan de la communication. Lorsque l'IBSR diffuse des spots télévisés par le biais d'une chaîne publique, il paie ceux-ci aux tarifs en vigueur pour les messages d'intérêt général. Les panneaux d'affichage situés en bordure des autoroutes sont avant tout destinés aux campagnes de sécurité routière.

Les véhicules d'occasion importés n'ont pas de Car-Pass. Il est donc impossible de vérifier si le compteur kilométrique a éventuellement été l'objet d'une fraude. Ce point nécessite effectivement une approche européenne. Le ministre pour l'Entreprise devra prendre des initiatives et je lui apporterai mon soutien.

**02.03 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Je me réjouis d'entendre que le ministre a rencontré les responsables de Car-Pass. Je relirai la réponse qui a été faite à M. Van den Bergh.

Toutefois, je reste sur ma faim en ce qui concerne certains points. Sur le plan international, les contacts se déroulent par le biais du ministre Van Quickenborne. Je le contacterai. Il serait possible d'attirer l'attention des jeunes sur le Car-Pass à l'école, puisqu'ils peuvent y présenter l'examen de conduite théorique. L'ajout de quelques phrases ne coûterait rien. Il suffirait que le secrétaire d'État se concerte avec les ministres de l'Éducation et de la Mobilité des Communautés. Je présume qu'il le fera puisque je le vois approuver de la tête.

*L'incident est clos.*

### **03 Questions jointes de**

- **Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la réduction de l'alcoolémie autorisée chez les jeunes automobilistes" (n° 9771)**

- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la proposition de fixer à 0,2 pour mille le taux d'alcoolémie autorisé pour les jeunes conducteurs" (n° 10161)**

**03.01 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Fin novembre, le secrétaire d'État a proposé une nouvelle fois d'abaisser à 0,2 pour mille le taux d'alcool autorisé pour les jeunes automobilistes.

Il est indéniable que 60 % des accidents mortels se produisent pendant les week-ends, mais la dernière campagne Bob a démontré que le nombre d'alcootests positifs est trois fois plus élevé parmi les plus de 40 ans. Je demande au secrétaire d'État de ne pas prendre de mesures discriminatoires sur la base du sexe, de l'âge ou de l'expérience au volant.

Pourquoi le secrétaire propose-t-il à nouveau d'abaisser le taux d'alcool autorisé spécifiquement pour les jeunes ? Qu'entend-il par jeunes ? Ne serait-il pas préférable d'intensifier les contrôles au lieu de décréter de nouvelles mesures ? Un test de détection de drogue rapide et facilement applicable sera-t-il mis en place ?

**03.02 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Comme on le sait, j'ai pris position lors de l'examen de la note de politique générale du ministre. Il ne me paraît pas souhaitable d'abaisser l'alcoolémie autorisée chez les jeunes automobilistes de 0,5 à 0,2 pour mille. Par ailleurs, il ressort par exemple des statistiques que les conductrices inexpérimentées sont sensiblement moins impliquées que les conducteurs néophytes dans des accidents du week-end. Ne conviendrait-il pas, dès lors, d'établir dans ce domaine une distinction entre les femmes et les hommes ?

Sur la base de quelles données objectives cette mesure serait-elle justifiée ? Je préconise de continuer à se référer à une règle générale et d'appliquer cette règle beaucoup plus sévèrement. Abstraction faite des campagnes Bob, le test de l'haleine est encore positif chez 10 % environ des automobilistes contrôlés.

**03.03 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai repris l'idée du 0,2 pour mille de ma précédente note de politique générale. Il est logique que les organisations de jeunes protestent, mais il est aussi indéniable que les parents et les grands-parents vivent des nuits d'angoisse pendant les week-ends.

Une série de dures réalités s'imposent à nous.

Les recommandations de la Commission européenne et l'*European Transport Safety Council* préconisent une limite de 0,2 pour mille pour les jeunes conducteurs. Les états-généraux de la sécurité routière et la Commission fédérale de la sécurité routière ont formulé la même proposition.

D'innombrables études étayent scientifiquement ces recommandations. Il est surtout fait mention du manque d'expérience de la conduite. Au taux d'alcoolémie habituel de 0,5 pour mille, l'incidence négative sur la conduite automobile est plus importante et c'est pourquoi il s'indique d'imposer un taux d'alcoolémie inférieur aux automobilistes non expérimentés. À partir de 0,2 pour mille, un effet léger, plus important pour les conducteurs non expérimentés que pour les automobilistes expérimentés, s'observe déjà.

Les risques dus à la conduite sous influence pendant les nuits de week-end sont plus importants pour les jeunes conducteurs en raison de leur manque d'expérience, de la fatigue, de l'obscurité, d'une moindre capacité à anticiper certaines situations routières et même de la prise délibérée de certains risques. Les conducteurs âgés de 18 à 24 ans sont deux à trois fois plus nombreux à être impliqués dans des accidents.

Il est fait état de discriminations et l'on se réfère aux primes d'assurances nettement plus élevées pour les nouveaux conducteurs et aux peines plus sévères lorsqu'ils commettent une infraction dans les deux ans suivant l'obtention du permis de conduire.

Je pense que cela se justifie. Toute personne se trouvant dans la même situation doit être traitée de la même façon. Cela n'a rien à voir avec de la discrimination ou une éventuelle stigmatisation.

Chacun peut lire dans ma note de politique générale que je souhaite certes prendre des mesures axées sur les jeunes mais aussi des mesures ciblant certaines catégories spécifiques d'usagers de la route et se situant dans différents domaines politiques.

La législation actuelle sur la conduite sous influence de l'alcool sera modernisée. Un groupe de travail spécialisé prépare le projet y afférent que j'espère pouvoir venir présenter très prochainement au Parlement.

**03.04 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Si j'ai bien compris, le secrétaire d'État a donc l'intention de continuer à explorer cette voie.

**03.05 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je souhaite faire poursuivre l'examen du problème afin de savoir exactement à quoi m'en tenir.

**03.06 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Je regrette que les jeunes soient stigmatisés et visés. Jusqu'à présent, aucune influence mesurable de la mesure envisagée sur le comportement au volant n'a été enregistrée. Nous ne disposons pas davantage d'études qui le démontrent. De telles mesures n'existent quasiment pas à l'étranger et je ne vois pas pourquoi les mesures devraient être plus strictes en Belgique. La conduite sous l'influence de l'alcool et des drogues doit être prohibée mais cela ne concerne pas que les jeunes.

**03.07 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Les jeunes sont effectivement surreprésentés dans les statistiques en matière d'accidents et il convient donc de prendre des mesures les visant spécifiquement. Il ne faut toutefois pas mettre tout le monde dans le même panier. Ce sont surtout les hommes qui sont responsables d'accidents et le nombre d'alcootests positifs est particulièrement élevé parmi les personnes de plus de 35 ans. C'est pourquoi il serait inopportun de viser le groupe des jeunes. Il est indispensable de poursuivre les études.

J'estime que l'objectif visant à contrôler un chauffeur sur dix par an est utile. Si nous voulons réaliser une telle augmentation du nombre de contrôles d'alcoolémie, il faudra veiller à ce qu'ils soient les plus simples possibles.

Au Danemark, une mesure identique a été prise à l'égard des jeunes et il serait utile de s'informer d'abord des résultats qui y ont été enregistrés.

**03.08 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*En néerlandais*) : Le seul organisme qui prône une alcoolémie maximale autorisée de 0,2 pour mille est le European Transport Safety Council que préside M. Herman De Croo. Il faut savoir ce qu'on veut.

Si les jeunes femmes ne boivent jamais, elles n'auront pas à pâtir d'un durcissement des normes.

Personne ne m'a fait de remarques concernant la tolérance zéro que j'appelle de mes vœux dans le secteur des transports et je m'en réjouis.

J'ambitionne de faire baisser le nombre de tués sur nos routes en le ramenant de 750 en 2010 à 500 en 2015. Or ce n'est pas en laissant aller les choses que nous atteindrons cet objectif. J'attends de voir les propositions que l'on me soumettra et ensuite nous devons prendre des décisions. Nous verrons bien à ce moment-là qui assumera ses responsabilités et qui ne les assumera pas.

Dans les secteurs où j'ai déjà instauré une alcoolémie de 0,2 pour mille, personne n'a en tout cas émis la moindre protestation.

**03.09 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Nous souhaitons bien évidemment également une diminution du nombre de tués de la route, mais nous voulons par ailleurs éviter que seuls les jeunes soient stigmatisés. Je me réjouis que le secrétaire d'État soit disposé à examiner les chiffres et à étudier les résultats dans d'autres pays. Nous pourrions peut-être y consacrer un après-midi en commission. Vous pourriez finir par nous convaincre.

*L'incident est clos.*

**04 Question de Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le service de contrôle du SPF Mobilité et Transports" (n° 9772)**

**04.01 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Les contrôleurs du SPF Mobilité et Transports qui contrôlent la sécurité des véhicules sont inquiets. Les compétences du service de contrôle pourraient être transférées aux Régions. L'avenir du service, et donc des travailleurs, est incertain.

Ce service sera-t-il transféré ? Quelles seront les conséquences pour les travailleurs ?

**04.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Une partie des compétences du service de

contrôle sera transférée aux Régions, à savoir les poids et mesures, la sûreté de chargement, les temps de conduite et de repos et le contrôle technique routier.

La régionalisation de ces aspects est actuellement en suspens.

Lorsque les compétences auront été transférées, une partie du personnel suivra. Les critères à cet égard seront probablement identiques à ceux appliqués lors des réformes institutionnelles de 1988. Le SPF Personnel et Organisation se concertera certainement avec les syndicats et avec le SPF concerné. Ces informations ont déjà été communiquées aux contrôleurs lors de réunions de service ainsi qu'au sein du comité de concertation de base de la direction générale Transport terrestre.

Étant donné que toutes les compétences ne seront pas transférées, un service de contrôle fédéral continuera à exister. Il est trop tôt pour en fournir la description.

La seule certitude que je puisse donner aujourd'hui, c'est que personne ne perdra son emploi. Il sera également veillé à ce qu'un transfert éventuel de personnel se déroule en toute transparence.

**04.03 Hilde Vautmans** (Open Vld) : La réponse est très claire. Je me réjouis d'apprendre que personne ne perdra son emploi et que tout se fera de manière concertée.

*L'incident est clos.*

#### **05 Questions jointes de**

- **M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "une nouvelle redevance avion" (n° 9834)**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les redevances d'aéroport" (n° 10033)**

Le **président** : La question n° 9834 de M. Baeselen est retirée.

**05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : Vous avez récemment abordé dans la presse la question des taxes sur les avions et des redevances demandées aux compagnies aériennes et aux sociétés d'exploitation des aéroports.

Un projet de directive européenne concernant l'harmonisation des redevances est en voie d'adoption.

Un débat s'est également tenu sur les taxes auxquelles le gouvernement a renoncé au mois de novembre sous la pression des gouvernements régionaux et des compagnies aériennes.

Le montant annuel demandé à l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National est de 182.000 euros pour 18 millions de passagers par an. Comptez-vous augmenter cette redevance ou procéder différemment ? Comment allez-vous répondre aux exigences futures de la directive européenne ?

**05.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Il n'est pas question d'une nouvelle taxe sur le billet d'avion.

La Direction générale Transport aérien (DGTA) perçoit des redevances pour certaines prestations ayant trait à la certification des avions, des ateliers, la sûreté des aéroports, l'agrément des compagnies et la formation des pilotes. Une autre redevance couvre les frais de l'autorité de régulation économique de l'aéroport de Bruxelles-National, 182.000 euros, d'autres encore celles perçues par Belgocontrol ou Eurocontrol auprès des compagnies aériennes et qui font alors l'objet d'une directive européenne. La DGTA ne recouvre qu'une partie mineure de ses frais auprès des usagers, le solde restant à charge du contribuable.

Une augmentation du taux de recouvrement des coûts engendrera une augmentation sensible des différentes redevances. L'étude réalisée par mon administration propose de conserver ce système pour

certaines prestations et d'imposer une redevance par passager et par tonne de fret pour d'autres. A ce sujet, les consultations avec le secteur sont toujours en cours. La Région wallonne a d'ores et déjà réagi négativement.

Les prestations effectuées par le secteur public pour un nombre limité de sociétés commerciales ne devraient pas être supportées par le contribuable mais devraient faire l'objet d'une facturation spécifique.

**05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : J'essaierai de bien comprendre la distinction entre ces différents types de redevances.

J'estime anormal que les contribuables supportent le coût des activités commerciales du secteur aérien ! Il faut une taxation intelligente s'appliquant à ceux qui consomment ce type de voyage et variant en fonction des facteurs environnementaux.

*L'incident est clos.*

**06 Question de Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique" (n° 9879)**

**06.01 Josée Lejeune** (MR) : Dans l'idée d'améliorer la sécurité des véhicules en circulation, des mesures pourraient être prises en faveur de la qualité de l'inspection et du service à l'utilisateur. Les centres de contrôle technique vont-ils élargir leurs heures d'ouverture ? Avez-vous pris des contacts avec les responsables du GOCA ? Quel est le calendrier de ces adaptations, leur coût et leur répercussion sur les automobilistes ?

**06.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : J'envisage d'élargir les heures d'ouverture des stations de contrôle technique, certains soirs jusqu'à 19 heures ou le samedi. J'ai demandé au GOCA d'examiner ces propositions et d'entamer des concertations avec les organisations représentatives du personnel. Celles-ci devraient aboutir à la fin du premier trimestre 2009.

Le coût de ces adaptations ne peut encore être évalué. Il est évident qu'élargir les plages horaires n'augmentera pas le nombre de voitures mais les frais de personnel, avec des répercussions sur les tarifs du contrôle technique.

**06.03 Josée Lejeune** (MR) : Merci pour ces précisions. Il est dommage d'augmenter les coûts et de les répercuter sur l'automobiliste. Cependant, il faut revoir les heures d'ouverture pour les travailleurs.

Je reviendrai vers vous fin mars pour connaître la position définitive du GOCA.

*L'incident est clos.*

**07 Question de M. Peter Logghe au ministre de la Justice sur "la responsabilité objective en droit de la circulation" (n° 9943)**

**07.01 Peter Logghe** (Vlaams Belang) : La notion de responsabilité objective a été instaurée il y a quelques années dans le cadre de l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs dans le but d'améliorer la protection des usagers faibles. Les passages pour piétons restent cependant des lieux dangereux étant donné qu'un accident sur trois impliquant des piétons s'y produit.

Se pourrait-il que l'instauration de la responsabilité objective pour les automobilistes ait favorisé une certaine nonchalance du côté des usagers faibles ? Dispose-t-on d'analyses portant sur les statistiques d'accidents se produisant aux abords des passages pour piétons ? Si un lien devait ainsi être établi avec la responsabilité objective, ne serait-il pas plus indiqué de supprimer cette mesure et de réinstaurer une responsabilité sans faute, comme l'ont fait les pays scandinaves ?

**07.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La règle de la responsabilité objective en faveur des usagers faibles, instaurée dans notre pays en 1995, a pour conséquence qu'en cas d'accident

impliquant des cyclistes et des piétons, l'assureur de la partie adverse indemnise toujours ces derniers, indépendamment de la question de la responsabilité pénale. L'instauration de cette règle a donné lieu à d'abondantes discussions à propos de son effet éventuel sur le comportement des usagers faibles dans la circulation, discussions qui ont débouché sur la conclusion que le fait que l'on soit toujours indemnisé ne contrebalance pas le risque de dommages physiques ou d'issue fatale. L'on ne saurait donc prétendre que les usagers faibles adopteraient depuis 1995 un comportement plus nonchalant dans la circulation. Les statistiques en matière d'accidents montrent que le nombre d'accidents impliquant des usagers faibles a fortement diminué, même si on observe une stagnation depuis 2004. Les chiffres n'indiquent toutefois pas à quelle partie la responsabilité de l'accident peut être imputée.

Les efforts en matière de sensibilisation doivent être poursuivis, tant à l'attention des usagers faibles que des conducteurs automobiles. Les piétons qui s'engagent sur un passage zébré ont toujours priorité, étant entendu que les feux de signalisation doivent être respectés. J'ai l'intention de proposer à l'IBSR d'envisager l'organisation d'une campagne de sensibilisation sur ce thème.

**07.03 Peter Logghe** (Vlaams Belang) : Je ne constate pas moi non plus une nonchalance accrue de la part des usagers de la route les plus vulnérables. Ils sont évidemment nombreux, par exemple aux abords des écoles. Une nouvelle campagne de sensibilisation est certainement nécessaire. Il est inquiétant de constater que les statistiques d'accidents liées aux usagers vulnérables ne diminuent plus depuis 2004.

Le ministre Reynders envisage d'instaurer un nouveau contrat type en matière d'assurance responsabilité civile obligatoire pour les automobilistes. Je l'interrogerai à ce sujet.

*L'incident est clos.*

#### **08 Questions jointes de**

- **Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité" (n° 9881)**
- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité réfléchissant pour les automobilistes" (n° 9983)**
- **Mme Hilde Vautmans au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le gilet de sécurité réfléchissant comme accessoire de sécurité obligatoirement présent dans les véhicules" (n° 10163)**

**08.01 Josée Lejeune** (MR) : Depuis le 1<sup>er</sup> février 2007 et selon l'arrêté royal du 7 janvier 2007, le conducteur d'un véhicule en panne arrêté à un endroit interdit à l'arrêt ou au stationnement doit porter une veste de sécurité rétro réfléchissante dès qu'il sort de son véhicule. Mais la législation n'impose pas la présence d'un gilet de sécurité dans le véhicule !

Existe-t-il des statistiques sur les véhicules ne disposant pas de gilet de sécurité à bord ? Des sanctions sont-elles prévues à l'encontre d'un automobiliste sortant du véhicule sans gilet ? Quels sont les recours ? Envisagez-vous de prendre des mesures pour lutter contre cette incohérence ?

Ne peut-on harmoniser la réglementation au niveau européen ? Des pourparlers en ce sens sont-ils en cours ?

**08.02 Jef Van den Bergh** (CD&V) : L'ex-ministre de la Mobilité, M. Landuyt, a instauré il y a quelques années une demi-mesure consistant à obliger les automobilistes qui laissent leur véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence à porter un gilet réfléchissant, mais celui-ci n'a pas été ajouté à l'équipement de base obligatoire du véhicule. Il en résulte que l'automobiliste qui est en panne ne peut en fait quitter son véhicule s'il ne dispose pas d'un gilet réfléchissant – non obligatoire – à son bord.

L'un des successeurs de M. Landuyt à la Mobilité, M. Leterme, a annoncé il y a un an que le gilet réfléchissant serait ajouté à l'équipement de base obligatoire lors de la prochaine modification du règlement technique. Cette modification est-elle entre-temps intervenue ?

**08.03 Hilde Vautmans** (Open Vld) : En 2006, la Chambre a adopté une résolution demandant de faire figurer le gilet de sécurité sur la liste des équipements de base obligatoirement présents à bord et d'en

rendre le port obligatoire par les conducteurs qui quittent leur véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence.

L'arrêté royal du 7 janvier 2007 a mis en œuvre la deuxième partie de cette résolution, la première n'ayant toutefois pas encore été transposée dans la législation. Quand cette transposition sera-t-elle réalisée ?

**08.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Seul le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité. Lui seul est donc tenu de porter la veste. Il est recommandé que les autres utilisateurs se placent derrière le rail de sécurité.

Il n'y a pas de données statistiques concernant le nombre de voitures qui ne sont pas équipées d'un gilet de sécurité.

Actuellement, l'obligation d'utiliser la veste se traduit par une règle de comportement. La verbalisation se fait donc sur base du non-respect de cette règle et non sur l'absence de gilet dans l'habitacle. S'agissant d'une infraction du premier degré, la perception immédiate s'élève à 50 euros.

(*En néerlandais*) Le gilet de sécurité sera obligatoire dans les voitures dès que les règlements techniques relatifs aux véhicules auront été adaptés. Il ne s'agit en l'occurrence que de combler un vide juridique puisque le port obligatoire du gilet de sécurité implique sa présence dans le véhicule. Le coût de cet équipement est minimal. Le gilet de sécurité ne faisant cependant pas partie des prescriptions techniques européennes, chaque pays peut décider souverainement de sa propre politique en la matière. Quoiqu'il en soit, de plus en plus d'États instaurent cette obligation. Une harmonisation des codes de la route européens ne figure pas au rang des grandes priorités de l'Europe puisque ces règlements sont encore en grande partie considérés comme une compétence des États membres.

**08.05 Josée Lejeune** (MR) : L'automobiliste a la possibilité d'introduire un recours en vue de l'annulation de l'amende parce que la présence de l'accessoire dans le véhicule n'est pas obligatoire. La loi devrait lever cette incohérence.

**08.06 Jef Van den Bergh** (CD&V) : L'obligation vaut donc à partir de la prochaine adaptation du règlement technique. Une harmonisation européenne plus poussée des règles relatives à certains volets de la législation sur la circulation routière pourrait être utile. Nous pourrions mettre à profit la présidence belge de l'UE en 2010 pour prendre une initiative en ce sens.

**08.07 Hilde Vautmans** (Open Vld) : Il est effectivement question d'une lacune juridique, parce que le port du gilet suppose également que l'automobiliste dispose d'un tel gilet. Je ne comprends toutefois pas pourquoi on ne peut rendre ce gilet obligatoire en tant qu'élément de l'équipement de sécurité de la voiture, tout comme le triangle de sécurité ou la trousse de secours. L'automobiliste ne devrait ainsi plus se demander s'il dispose de cet équipement dans son véhicule.

**08.08 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Tel est l'objectif.

*L'incident est clos.*

**09 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules verts" (n° 10104)**

**09.01 François Bellot** (MR) : Vingt pour cent des 5 millions de véhicules du parc automobile belge répondent aux normes Euro 0 ou 1.

Quel est le pourcentage des véhicules en circulation ayant un taux d'émission inférieur à 110 g CO<sub>2</sub>/km ?

Quel est, par catégorie, le nombre de véhicules propres qui ont pu bénéficier, au 31 décembre 2008, des aides fédérales pour réduction d'émission de CO<sub>2</sub> ?

**09.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Sur les 5.139.719 véhicules dénombrés par la DIV au 31 décembre 2008, l'émission de CO<sub>2</sub> n'est pas connue pour 2.602.104 véhicules, immatriculés lorsque l'on n'effectuait pas encore d'encodage CO<sub>2</sub> (soit avant le dernier trimestre 2001). Il est peu probable

que ces véhicules émettent moins de 110 g de CO<sub>2</sub>/km

Pour les émissions connues, 2.476.447 véhicules ont des émissions de CO<sub>2</sub> supérieures à 110 g CO<sub>2</sub>/km, 10.469 véhicules émettent 110 g CO<sub>2</sub>/km, et 50.701 véhicules, soit 1,9 %, ont des émissions de CO<sub>2</sub> inférieures à 110 g CO<sub>2</sub>/km.

Au 31 décembre 2008, le total des immatriculations de voitures neuves au nom d'un particulier bénéficiant de remises, depuis la mise en application de la loi (en 2005), est de 12.069 pour la catégorie des émissions inférieures à 105 g CO<sub>2</sub>/km et de 61.087 pour la catégorie des émissions comprises entre 105 et 115 g CO<sub>2</sub>/km. Ces véhicules ont dû bénéficier de réductions d'impôt de respectivement 15 % et 3 % de la valeur d'acquisition, selon la catégorie.

Je vous remets un tableau plus détaillé.

**09.03 François Bellot (MR)** : Ces chiffres montrent qu'il y a proportionnellement peu de véhicules à émissions faibles, même si cette part augmente depuis 2008. Il faut accélérer cette tendance.

**09.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : La moitié du parc date d'avant 2001 !

**09.05 François Bellot (MR)** : Ceci mérite aussi une réflexion, que ce soit au niveau du plan de relance ou ailleurs. L'industrie automobile est demandeuse.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la gestion du trafic en recourant aux technologies de l'information et des communications pour le véhicule sûr et intelligent" (n° 10105)**

**10.01 François Bellot (MR)** : La Commission européenne avait fait part, en 2003, de son intérêt pour les systèmes de transport intelligents. Des pays tels que l'Allemagne, le Danemark et la Norvège utilisent dès à présent ces technologies pour corriger en temps réel les itinéraires GPS. Je ne comprends pas pourquoi ce service n'est pas offert sur le territoire belge.

Dans certains pays, les systèmes de transport intelligents suggèrent un itinéraire alternatif en cas de ralentissement ou de bouchon ou agissent directement en actionnant le dispositif de freinage du véhicule lorsque le conducteur s'approche d'un danger sans le remarquer.

Plusieurs marques de véhicules offrent déjà ce type d'équipements. En Belgique, plus d'un million de véhicules en seraient déjà dotés mais, faute d'infrastructures publiques permettant d'exploiter ces informations, ces équipements sont inutiles. Quelles sont les dispositions prises par la Belgique pour développer ce type d'outils ?

**10.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Je suis la question de près. Certains pays voisins sont en train d'expérimenter ces technologies. Une importante discussion est encore en cours sur la méthode même de localisation des véhicules. Vous mentionnez le GPS mais on peut également utiliser la technologie GSM.

Vous connaissez le principe des sources d'informations ambulantes, dont le Floating Car Data (FCD). Des projets utilisent ce système en Belgique, en mesurant les signaux GSM. Un exemple en est le Be-Mobile, développé par Touring et par Proximus.

Be-Mobile utilise les signaux GSM pour suivre le flux de trafic sur les grands axes et il est possible de s'y abonner.

Il existe aussi des applications GPS qui utilisent le FCD capté par les GSM pour guider les voitures sur le réseau. Pour l'instant, ces applications ne sont pas très interactives, mais cela changera relativement vite.

Concernant l'infrastructure, il existe différentes options. Au Japon, la gestion du trafic se fait par

communication entre l'infrastructure et la voiture ; en Europe, la tendance va de plus en plus vers la communication entre véhicules. Le défi, c'est de connecter et de partager les informations pertinentes entre usagers intéressés.

En Belgique, une approche conjointe de l'État fédéral et des Régions est nécessaire, car cette question relève de la gestion de l'infrastructure et du trafic, mais aussi de l'équipement des voitures et du comportement des usagers.

La Commission européenne a récemment lancé son plan d'action ITS Action Plan, qui vise à faciliter la mise en place des technologies intelligentes de transport. Nous l'examinerons lors du Conseil du Transport des 11 et 12 juin prochains.

**10.03 François Bellot (MR) :** Je songeais notamment au système TMS/TMC, qui transmet automatiquement des informations, via un système de centralisation, aux véhicules qui vont arriver sur le même itinéraire ou bien à la vue de véhicules à l'arrêt dans une section, qui calcule un itinéraire bis pour les véhicules qui suivent.

Si cette technologie existe déjà dans trois ou quatre pays, c'est parce que l'infrastructure publique y a été mise en place. C'est sur ce point que portait ma question. Par exemple, le Portugal a atteint une maîtrise remarquable de l'information sur les déplacements, l'information fournie en temps réel aux automobilistes est très performante et des résultats spectaculaires en matière de sécurité routière y ont été obtenus.

*L'incident est clos.*

#### **11 Questions jointes de**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité aérienne en Belgique" (n° 10153)**

- **M. Olivier Maingain au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les suites de l'accident du cargo de la compagnie Kalitta Air sur la piste 20 de l'aéroport de Bruxelles-National le 25 mai 2008" (n° 10164)**

**11.01 Le président :** La question n° 10164 de M. Maingain est transformée en question écrite.

**11.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!)** : Le rapport annuel de Belgocontrol révèle que de 2001 à 2004, les incidents des catégories A et B étaient en baisse, alors que ces résultats se sont un peu dégradés en 2005, 2006 et 2007. Disposez-vous des résultats pour 2008 ? Pouvez-vous les ventiler par aéroport ? Pouvez-vous en donner également une brève description ?

Enfin, au sujet du crash du Boeing Kalitta le 25 mai 2008, un rapport préliminaire précisait qu'un faucon en était la cause. Pouvons-nous disposer de ce rapport ? Avez-vous des détails ? Des mesures pour éviter de tels accidents ont-elles été prises ?

**11.03 Etienne Schouppe, secrétaire d'État (en français) :** Le nombre d'incidents impliquant les services de Belgocontrol pour 2008 n'est pas encore disponible.

Il n'est pas possible de donner une description de chaque incident ni de les ventiler par aéroport. Ils ne sont pas nécessairement liés à un aéroport en particulier, puisqu'ils se passent en vol. Ces statistiques se présentent sous la forme d'un tableau que je me permets de vous remettre.

Quant à l'accident de Kalitta, le rapport intermédiaire montre qu'il est probablement dû à un faucon aspiré par un moteur. Le rapport final sera accessible à tous sous peu.

**11.04 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!)** : Ma demande de précision sur les statistiques devrait nous permettre de vérifier si tel ou tel aéroport présente des risques particuliers.

En ce qui concerne l'accident de Kalitta Air, je m'étonne que la question des oiseaux continue à se poser. Nous paraissions toujours impuissants à intervenir contre la présence des oiseaux dans les aéroports. Je suis assez étonnée que nous n'ayons pas encore trouvé la technologie pour ce faire.

*L'incident est clos.*

**12 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les voitures qui ne sont pas présentées au contrôle technique" (n° 10204)**

**12.01 Michel Doomst** (CD&V) : Il ressort de chiffres que le secrétaire d'État nous a communiqués fin juillet 2008 qu'environ 206.000 véhicules non contrôlés circulent sur nos routes, ce qui représente à peu près 5% du parc automobile belge. Le secrétaire d'État comptait se pencher sur le problème.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier ? Quelles mesures le secrétaire d'État prendra-t-il ?

**12.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Dans le courant du premier semestre de cette année, on mettra sur pied un système consistant à communiquer la liste des véhicules non contrôlés à la police. Un conducteur contrôlé au bord de la route peut toujours être verbalisé et les plaques minéralogiques des véhicules qui n'ont pas été présentés au contrôle technique peuvent être recherchées automatiquement après que ceux-ci ont été flashés ou au moyen du scanner qui se trouve à bord d'un véhicule de police.

Les personnes qui ne se rendent pas au contrôle technique dans le délai normal reçoivent un rappel. Une infraction ne peut être constatée que sur la voie publique. Un véhicule immatriculé qui se trouve dans un garage ne doit pas passer par le contrôle technique.

**12.03 Michel Doomst** (CD&V) : Nous devrions pouvoir résoudre le problème grâce à l'automatisation. En 2009, nous devons fournir un effort particulier par le biais d'un plan d'action.

*L'incident est clos.*

**13 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre de voitures présentant des défauts techniques" (n° 10205)**

**13.01 Michel Doomst** (CD&V) : Un véhicule contrôlé sur quatre présenterait des défauts techniques. Sont surtout concernés l'éclairage, le châssis et le système de freinage. Par ailleurs, 10% des véhicules sont recalés en raison d'un problème avec les feux de croisement. Quelles initiatives le secrétaire d'État a-t-il l'intention de prendre dans ce cadre ?

**13.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Un quart environ des véhicules présentent en effet une défectuosité lors du contrôle technique.

Les automobilistes ont tout intérêt à faire contrôler préventivement leur véhicule et le cas échéant à faire procéder aux réparations nécessaires avant de passer le contrôle. La philosophie qui sous-tend les contrôles est d'inciter les conducteurs à faire entretenir leur véhicule au moins une fois par an. À défaut, le conducteur devra le cas échéant payer pour une représentation du véhicule.

L'état technique du véhicule peut jouer un rôle important en cas d'accident.

**13.03 Michel Doomst** (CD&V) : À la suite de la crise, les automobilistes pourraient être tentés d'économiser sur l'entretien de leur véhicule. C'est pourquoi il conviendrait peut-être de les sensibiliser au fait que ces économies ne peuvent pas mettre la sécurité en péril.

*L'incident est clos.*

**13.04 Le président** : La question n° 10218 de Mme De Bue est transformée en question écrite.

**14 Question de Mme Ulla Werbrouck au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la demande d'obtenir un permis de vol pour un High Altitude Long Endurance Unmanned Aerial Vehicle (HALE-UAV) par la Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO)" (n° 10260)**

**14.01 Ulla Werbrouck** (LDD) : Le gouvernement flamand a investi en 2004 dans le Mercator I, un avion

solaire sans pilote censé effectuer des missions d'observation de la terre depuis la stratosphère. La société *Verhaert Design & Development* devait en principe livrer l'avion à la *Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek* (VITO) pour la fin du mois de juillet 2006 au plus tard, les premiers vols d'essai étant prévus au printemps 2006.

Jusqu'à présent, ces derniers n'ont cependant toujours pas été effectués, les licences de vol requises n'ayant pas encore été délivrées, selon la ministre flamande Ceysens, par l'Administration de l'Aéronautique.

Quand la première demande de licence de vol a-t-elle été introduite ? Quelles démarches la VITO a-t-elle entreprises en vue d'obtenir ces licences ? Ont-elles déjà été délivrées ? Quand ? Si elles n'ont pas encore été délivrées, quand le seront-elles ? Pourquoi la procédure est-elle si longue ?

**14.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : La première demande introduite par la société Verhaert Space date de juin 2006. Des entretiens exploratoires avaient déjà eu lieu en 2004 et 2005. En octobre 2008, la VITO a envoyé à la direction générale Transport aérien (DGTA) une demande écrite d'informations concernant une demande de certification portant sur une nouvelle version du projet. La DGTA a répondu à la VITO qu'elle était en mesure de fournir tout complément d'information, mais la VITO n'a pas réagi.

Le Mercator I n'a jamais obtenu de licence parce que l'appareil ne satisfait pas aux conditions de certification imposées par la Belgique. En dépit des insistance de la DGTA, l'entreprise Verhaert Space n'a jamais résolu les problèmes qui ont été soulevés.

Même si l'appareil était certifié, il ne pourrait pas effectuer de vols à haute altitude étant donné qu'il est invisible pour les services de contrôle de la circulation aérienne. Ce problème a été communiqué à la société et sera rappelé lors d'une nouvelle demande.

La certification du nouveau projet pourrait avoir lieu en 2009, des vols d'essai étant dès lors possibles en 2010 et 2011. Des vols opérationnels sont envisageables en 2012 si la société Verhaert est en mesure de satisfaire aux conditions imposées.

**14.03 Ulla Werbrouck** (LDD) : J'ai toujours le sentiment que le projet flamand est contrecarré. Je continuerai à suivre le projet et j'espère me tromper.

*L'incident est clos.*

**15 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le libre cabotage au sein du Benelux" (n° 10264)**

**15.01 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Il existe une tendance au libre cabotage au sein de l'Union européenne. On escompte des résultats pour 2013. À l'heure actuelle, la nouvelle réglementation européenne constitue le maximum qu'on puisse atteindre. Celle-ci prévoit que chaque transporteur de marchandises par route peut désormais effectuer trois transports de cabotage à la suite d'un transport avec chargement vers l'étranger, dans un délai de sept jours.

Cette réglementation risque de compromettre le libre cabotage existant entre les pays du Benelux, alors que celui-ci représente une proportion considérable du transport routier. J'ai dès lors déposé au Parlement Benelux une résolution visant à assurer le maintien de ce libre cabotage. Cette résolution a été adoptée à l'unanimité.

Quelle est la position du secrétaire d'État dans ce dossier ? S'il souhaite maintenir le libre cabotage au sein du Benelux, quelles initiatives prendra-t-il à cet effet ?

**15.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je suis personnellement un grand partisan d'une libéralisation du cabotage dans l'ensemble de l'Union européenne, conformément à des règles applicables dans tous les États membres. Lors du Conseil européen de juin 2008, j'étais toutefois isolé dans le cadre de ce point de vue. Le Conseil a finalement opté pour une limitation des possibilités de cabotage. Je reste toutefois convaincu qu'une libéralisation généralisée du cabotage aurait une incidence positive pour les entreprises de transport belges comme pour l'environnement, et ce grâce à une utilisation plus efficace des

poids lourds.

Compte tenu du nombre croissant d'États membres qui imposent des restrictions au cabotage sur leur territoire et compte tenu également de la concurrence de plus en plus vive émanant des nouveaux États membres, notre pays prévoit également d'imposer à court terme des restrictions sur le cabotage, à savoir un maximum de trois trajets sur sept jours, suivant un transport international. Depuis la libéralisation du cabotage au 1<sup>er</sup> juillet 1998, il n'existait aucune restriction en Belgique et ce vis-à-vis de l'ensemble des États membres. Des restrictions s'appliqueraient dès lors aussi à tous les États membres.

Permettre un cabotage libre pour un nombre limité d'États membres seulement est contraire aux clauses de non-discrimination du Traité UE. La Commission européenne avait d'ailleurs déjà dû rappeler à l'ordre les pays du Benelux en raison du traitement préférentiel qu'ils s'étaient accordé entre eux sur le plan du transport jusqu'en 1999.

La Belgique n'approuve pas le principe d'une limitation du cabotage mais n'a pas d'autre choix que d'introduire des restrictions pour protéger les transporteurs nationaux.

**15.03 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Je puis comprendre ce point de vue même si je trouve qu'il est regrettable de devoir en arriver là. Il est également dommage que le Benelux ne puisse pas jouer un rôle de pionnier dans le domaine. J'attire l'attention sur le fait que les transporteurs français et allemands peuvent parcourir dans leur pays un nombre beaucoup plus important de kilomètres que les transporteurs belges en Belgique. En fait, il s'agit également d'une forme de discrimination.

*L'incident est clos.*

#### **16 Questions jointes de**

- **M. Michel Doomst** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'obtention du permis de conduire sans examen" (n° 10290)
- **M. Patrick De Groote** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre croissant de faux permis de conduire d'origine étrangère" (n° 10336)
- **M. Luk Van Biesen** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'échange de faux permis de conduire" (n° 10365)
- **M. Jan Mortelmans** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le problème des permis de conduire" (n° 10382)
- **M. David Geerts** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la délivrance d'un permis de conduire belge aux titulaires d'un permis de conduire étranger" (n° 10461)

**16.01 Michel Doomst** (CD&V) : Chaque année, des permis de conduire seraient délivrés à quelque dix mille conducteurs qui ne maîtrisent même pas notre code de la route. Certains candidats au permis l'obtiendraient même sans avoir fourni la preuve de leur aptitude à la conduite, car il est aisé dans notre pays d'échanger un permis étranger, parfois falsifié. Une partie seulement de ces permis falsifiés seraient découverts.

Comment le secrétaire d'État entend-il lutter contre ce problème ?

**16.02 Patrick De Groote** (N-VA) : Le nombre de constats de faux permis de conduire – en particulier étrangers – augmente d'année en année. Ainsi, 1.985 faux permis de conduire ont été dépistés en 2007. Le secrétaire d'État a annoncé la création d'une banque carrefour Source authentique Permis de conduire, regroupant toutes les données relatives à la délivrance et au retrait éventuel du permis, ainsi qu'à la déchéance du droit de conduire ou à l'interdiction temporaire de prendre le volant.

L'actuelle Banque de données centrales des permis de conduire (BCP) peut-elle identifier le pays d'émission du permis ? Les données sont-elles enregistrées en fonction du document sur la base duquel la transposition a été effectuée ? Quelle est, sur l'ensemble des permis belges, la part des permis résultant d'une transposition d'un permis étranger ? La banque carrefour pourra-t-elle établir le lien entre une infraction au code de la route et l'origine du permis ? Des statistiques sont-elles déjà disponibles à ce sujet ? L'Office central de répression des faux (l'OCRF) a-t-il déjà adressé au secrétaire des recommandations relatives au

nombre croissant de faux permis de conduire ? Des communes omettent-elles de transmettre des données à la BCP ou à l'OCRF ?

**16.03 Luk Van Biesen** (Open Vld) : Les autorités belges doivent tenir compte de deux obstacles dans l'approche de ce problème.

Les faux sont de qualité relativement bonne et l'OCRF a intercepté en 2007 1.982 faux permis de conduire étrangers.

La Belgique s'est engagée à reconnaître les permis de conduire des États membres de l'UE, des pays avec lesquels nous avons conclu des accords ainsi que des pays qui ont signé les conventions de Washington et de Genève. Cela concerne au total 90 pays. Les autorités néerlandaises sont beaucoup plus sévères sur ce plan. La liste des pays avec lesquels les Pays-Bas ont conclu des accords est beaucoup plus limitée et les ressortissants de ces pays doivent en outre passer un examen tout aussi sévère que celui que doivent passer les ressortissants néerlandais eux-mêmes.

Quelles mesures le secrétaire d'État a-t-il l'intention de prendre pour lutter contre la falsification des permis de conduire ? Nos ambassades ne devraient-elles pas se montrer plus prudentes lors de l'échange d'un permis étranger pour un permis belge ? Que pense le secrétaire d'État de l'attitude plus stricte des Pays-Bas ?

**16.04 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Le grand nombre de faux permis constitue un premier problème. Nul doute que ce chiffre est en réalité beaucoup plus élevé que les près de deux mille permis détectés en 2007 par la police. Un deuxième problème réside dans les accords bilatéraux conclus avec des pays pour lesquels on peut parfois avoir des doutes sur la qualité de la formation à la conduite. Le secrétaire d'État a déclaré que nous ne pouvons ignorer tout simplement ces accords. Pourquoi les Pays-Bas peuvent-ils dans ce cas adopter une attitude autrement plus stricte ? Nos voisins d'outre-Moerdijk utilisent une liste sur laquelle ne figurent que sept pays non européens !

Il faut engager plus de moyens dans la lutte anti-fraude et effectuer plus de contrôles. Ensuite, il convient de soumettre à un examen rigoureux la liste des nonante pays dont nous reconnaissons les permis, en ciblant la qualité des formations à la conduite dispensées sur place.

Le secrétaire d'État est-il disposé à dresser la liste des pays où la délivrance de permis à des personnes non aptes à la conduite est monnaie courante et dont il est notoire qu'ils sont à l'origine de nombreuses fraudes au niveau des permis ? Allons-nous également évoluer vers une situation dans le cadre de laquelle l'échange de permis ne sera possible que si les demandeurs réussissent des épreuves théorique et pratique adaptées ?

**16.05 David Geerts** (sp.a) : Deux problèmes se posent : celui de la fraude et celui de la qualité de la formation à la conduite dans d'autres pays.

Le secrétaire d'État dispose-t-il d'une liste des principaux pays fraudeurs ? Les critères pour l'échange contre un permis de conduire belge sont-ils toujours suffisamment pertinents pour ces pays ? La radiation de la liste de l'Inde a-t-elle eu certaines conséquences ? Est-il vrai que seuls les habitants de la province de Québec au Canada peuvent venir échanger leur permis de conduire chez nous, les habitants des autres provinces n'étant pas autorisés à le faire ? Le secrétaire d'État évaluera-t-il la réglementation actuelle pour l'adapter le cas échéant ?

**16.06 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : En vertu d'accords bilatéraux internationaux, la Belgique accepte les permis de conduire d'une nonantaine de pays. Chaque année, environ dix mille permis de conduire sont échangés contre un permis belge dans nos communes. Lorsque la commune doute de la validité du permis étranger, elle le soumet pour contrôle à la police fédérale. Ainsi, près de deux mille permis de conduire falsifiés sont découverts annuellement et ne sont donc pas échangés.

Les falsifications bien faites ne sont évidemment pas faciles à détecter et, par ailleurs, il se peut également que les permis de conduire aient été obtenus illégalement dans le pays d'origine. Environ 45% de ces dix

mille permis étrangers proviennent du Maroc et de la Turquie et de 35% de pays où il est peu ou pas question de falsifications.

Si l'on constate un trop grand nombre de falsifications à partir d'un pays déterminé, on peut réfléchir ensemble à l'approche qu'il convient d'adopter. Si la concertation n'aboutit à aucun résultat, l'accord bilatéral est révoqué, ce qui n'est pas chose évidente eu égard aux conséquences diplomatiques. En outre, une telle situation affecte également les Belges dans le pays concerné. Mais il est donc inexact d'affirmer que dix mille permis de conduire sont délivrés annuellement à des conducteurs étrangers inaptes.

L'échange se fait exclusivement sur présentation du permis de conduire étranger original en non sur la base d'un document quelconque. Le pays de délivrance et le numéro du permis de conduire étranger sont encodés dans le fichier central des permis de conduire. Entre janvier 2008 et fin janvier 2009, 20.772 personnes ont fait usage de la possibilité d'échange, la moitié d'entre elles étant originaires d'un pays de l'Union européenne, alors que 152.383 personnes ont obtenu le permis de conduire après avoir réussi les examens. Abstraction faite de l'échange de permis de conduire au sein de l'Union européenne, 94% des personnes concernées ont obtenu leur premier document après avoir passé un examen.

Sur la base des constats d'accidents ayant entraîné des lésions corporelles, il est possible de connaître l'identité, la nationalité et par conséquent aussi le numéro de permis de conduire des personnes impliquées dans un accident, sans toutefois que cela ne donne une indication sur les responsabilités. Il est difficile d'établir une corrélation pertinente entre l'implication dans un accident et l'échange d'un permis de conduire étranger.

Mon administration est toujours informée par le service compétent de la police fédérale des falsifications constatées et de la situation propre à certains pays.

La majorité des échanges sont basés sur les traités internationaux de Vienne et de Genève qui, compte tenu de leur portée, ne peuvent être sans plus dénoncés. De même, des accords bilatéraux ne sont conclus qu'à l'issue d'une étude comparative des deux régimes. Lorsque l'on constate une série de falsifications concernant un pays déterminé ou qu'il n'est plus satisfait aux conditions, il est mis un terme à l'échange et l'accord bilatéral est le cas échéant dénoncé.

La consultation du fichier central des permis de conduire et des rapports d'inspection révèle que la grande majorité des administrations respecte scrupuleusement la réglementation relative à la transmission de données.

Le problème des faux permis de conduire ne concerne pas des permis belges, mais des permis étrangers, falsifiés ou achetés. Dans un pays avec lequel la Belgique a conclu un accord bilatéral, il suffit qu'un étranger se présente muni de son permis de conduire original pour obtenir un permis belge. En cas de doute, le permis est envoyé pour contrôle à la police fédérale.

Comme de nombreux autres pays, nous travaillons par le biais d'accords bilatéraux. Les Pays-Bas font exception dans ce domaine et il est donc difficile de prendre ce pays comme exemple. J'ose supposer que M. Mortelmans dispose d'une liste de pays qui ne sont pas en ordre sur le plan de la délivrance du permis de conduire. Je ne dispose pas d'une telle liste mais bien d'une liste des pays avec lesquels la Belgique a conclu un accord international ou bilatéral. Les accords bilatéraux ne sont conclus qu'à l'issue d'une étude comparative approfondie. Les modifications éventuelles font l'objet d'un suivi par mon administration, en collaboration avec le département des Affaires étrangères. Si l'on ne parvient pas à résoudre un problème, l'accord est dénoncé, ce qui s'est déjà produit à plusieurs reprises.

En ce qui concerne la liste des documents falsifiés, je vous renvoie aux quelque 2.000 faux permis recensés annuellement par l'OCRF.

Je n'ai pas l'intention d'annuler ni de reconsidérer les accords bilatéraux actuels pour un oui ou pour un non. Mon administration suit les modifications pouvant intervenir dans un pays en ce qui concerne les conditions d'obtention du permis de conduire et prend les mesures qui s'imposent lorsqu'une irrégularité est observée. La constatation d'un certain nombre de fraudes dans un pays donné ne doit pas entraîner une interruption générale de l'échange des permis provenant de cet État. Si nous considérons que 15 à 20 % des permis de

conduire proviennent de pays à risque, le nombre de permis échangés identifiés comme frauduleux s'élève également à 10 %. Les communes disposent d'un spécimen de tous les permis de conduire étrangers pouvant être échangés. En cas de doute, il est possible de faire appel à l'OCRF. Si l'on constate qu'un pays ne répond plus aux exigences en matière de délivrance de permis de conduire, nous mettons fin aux échanges.

Il va de soi que nous devons renforcer le contrôle des permis étrangers. Mon administration est en mesure de surveiller plus précisément l'évolution du nombre de falsifications constatées dans certains pays. On n'observe guère de changement d'une année à l'autre en ce qui concerne les cinq pays dont proviennent le plus grand nombre de faux permis, c'est-à-dire le Congo, le Cameroun, la Guinée, la Russie et le Togo.

Lors de la conclusion d'accords bilatéraux, les conditions d'obtention du permis de conduire dans le pays concerné ainsi que le degré de similitude avec notre système font l'objet d'une analyse particulière. Le SPF Mobilité et Transport collabore avec le SPF Affaires étrangères pour surveiller les éventuelles modifications apportées aux conditions d'octroi du permis de conduire. En ce qui concerne l'Inde, ce monitoring a entraîné l'arrêt des échanges en dépit de l'existence d'un accord. Les autorités indiennes savent ce que nous avons constaté et continuent à délivrer des permis à des Belges. Cette suppression n'a aucune incidence sur les relations entre les deux pays.

Au Canada, la délivrance des permis de conduire ressortit à la compétence des entités fédérées. Nous n'avons conclu un accord diplomatique de reconnaissance réciproque qu'avec le Québec, l'Alberta et l'Ontario.

La Belgique est liée par des accords internationaux et bilatéraux qui offrent également des avantages aux Belges résidant à l'étranger et font souvent partie d'un paquet diplomatique et économique. 15 à 20 % des permis de conduire échangés pourraient provenir d'éventuels pays à risque mais il est totalement erroné d'affirmer que tous les permis de conduire originaires de ces pays sont falsifiés ou ont été achetés. Notre système fonctionne relativement bien. Mon administration examinera plus en détail l'évolution par pays, afin de pouvoir prendre des mesures.

Il faut bien se rendre compte du fait qu'un nombre important d'institutions internationales sont établies en Belgique. Bruxelles est peut-être même la ville la plus internationale au monde. Il en résulte que la situation belge ne peut être simplement comparée à celle de n'importe quel autre pays. Notre orientation internationale a inévitablement des conséquences.

**16.07 Michel Doomst (CD&V) :** Les Pays-Bas sont beaucoup plus restrictifs. Je déduis de votre réponse que leur approche des accords de collaboration est différente. Nous devons être attentifs à cette question au niveau communal surtout. Manifestement, les accords sont dénoncés à temps lorsque la nécessité est réelle. Le niveau local aussi assume une part de responsabilité. Nous allons suivre de près l'évolution des chiffres.

**16.08 Patrick De Groote (N-VA) :** Je ne suis pas de ceux qui réclament haut et fort la suspension d'accords internationaux portant reconnaissance mutuelle des permis de conduire. L'accord conclu le 23 janvier 2009 par le Conseil des ministres avec le Canada sur la reconnaissance des permis de conduire est une bonne chose. La question des accords bilatéraux et internationaux est en effet une lame à double tranchant.

Je me demande cependant si les falsifications constituent réellement un risque pour la sécurité routière. Une base de données recensant réellement un nombre plus élevé d'accidents impliquant des conducteurs porteurs d'un permis obtenu sur la base d'un permis étranger et provenant de pays donnés permettrait de mieux cibler les actions. Il ressort de la réponse qu'il est impossible d'obtenir de telles statistiques. L'échange passe exclusivement par la présentation d'un permis étranger original. Toute la question est de savoir comment on obtient un permis. Je vais analyser sereinement les chiffres qui, à première vue, ne sont pas si dramatiques.

**16.09 Luk Van Biesen (Open Vld) :** Si nous avons posé ces questions au secrétaire d'État, c'est pour attirer son attention sur ce problème. Il annonce toute une kyrielle de mesures mais il doit maintenant transformer ces engagements verbaux en actes politiques.

**16.10 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) :** La réponse du secrétaire d'État ne me satisfait pas car elle signifie qu'il ne s'attaquera pas aux racines du mal. En cela, il ne se démarque en rien de la voie suivie par

ses prédécesseurs.

Il est illogique que la Belgique signe des accords avec la moitié des pays du monde alors que les Pays-Bas, eux, n'en concluent qu'avec une petite liste de pays triés sur le volet. La situation de la Belgique dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la sécurité routière est en effet nettement moins enviable que la situation dans laquelle se trouvent nos voisins du Nord. Le seul argument avancé par le secrétaire d'État consiste à dire que les Pays-Bas sont une exception à l'échelle mondiale mais peut-être font-ils exception dans le bon sens du terme.

Qu'en est-il exactement de la règle de réciprocité dans l'hypothèse où un pays est radié de la liste ? Nous devons reconsidérer nos accords bilatéraux et veiller à ce qu'une étude approfondie soit menée avant que des accords soient conclus. Un jour viendra où la Flandre sera elle-même compétente pour la délivrance des permis de conduire. Pour être tout à fait franc, j'espérais que ce soit déjà le cas.

**16.11 David Geerts** (sp.a) : Je n'ai nullement l'intention de remettre en question notre orientation internationale. Le secrétaire d'État a fourni une liste de pays où il y a en effet des problèmes. Nous espérons que les postes diplomatiques et l'administration prendront contact avec ces pays pour améliorer certaines choses.

*L'incident est clos.*

*Président : Jef Van den Bergh.*

**17 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la privatisation des aéroports régionaux de Flandre" (n° 10337)**

**17.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : J'ai appris que la gestion des aéroports de Flandre sera probablement privatisée, avec des contrats de gestion d'une durée de 30 ans. Vu la durée illimitée de la licence d'exploitation de Brussels Airport, ne pensez-vous pas qu'il y a là un risque de distorsion de concurrence au profit de l'aéroport qui aurait la licence d'exploitation la plus longue ?

**17.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : En ce qui concerne l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National, ce sont les Régions qui sont exclusivement compétentes.

De plus, le risque de distorsion de concurrence en raison d'une durée différente d'une licence ou concession est négligeable et rien n'empêche un gouvernement régional d'octroyer également une licence ou concession pour une durée indéterminée.

**17.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : En réalité, il existe peu de conditions pour l'exploitation de l'aéroport national. Aucune limite n'est prévue pour le nombre de vols. Vous avez dit que vous alliez en imposer une, mais sur quelle base ?

**17.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Sur base de ma compétence !

**17.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!) : Il serait logique de prévoir une licence d'exploitation assortie de conditions révisables, ce qui implique une durée limitée. La façon dont l'État belge a cédé ses parts sans conditions et sans obtenir énormément de contreparties pose question.

**17.06 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Je n'ai pas participé à cette cession en 2004. Les conditions de vente ont été notamment fixées en fonction de la durée illimitée, mais je ne souhaite pas juger les décisions prises à l'époque.

*L'incident est clos.*

**18 Questions jointes de**

- **M. Stefaan Van Hecke** au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "les 'super camions' et la concurrence pour le transport

**de marchandises par rail" (n° 10511)**

**- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'expérience pilote 'éco-combis'" (n° 10777)**

**18.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!) (*en néerlandais*) : Mme Crevits vient, elle aussi, de déclarer sa flamme à ces camions monstrueux en leur octroyant le titre prestigieux d'« éco-combis ». Des études réalisées à l'étranger ont toutefois montré que ce mode de transport grappille des parts de marché au rail et à la navigation intérieure.

Une étude de Transport & Mobility a mis en évidence que les effets des super camions ne sont pas vraiment positifs, en particulier en ce qui concerne les émissions de particules fines et de NOX. Ces camions seraient également très bruyants, useraient davantage les revêtements routiers et seraient moins sûrs. On oublie souvent ces aspects parce que l'on part du principe qu'ils permettraient de réduire le nombre de camions sur nos routes. Leur multiplication maximiserait toutefois le trafic sur les autoroutes, avec des conséquences tout sauf positives pour l'environnement.

Le secrétaire d'État partage-t-il le point de vue de la ministre Crevits selon lequel les super camions auraient un effet positif sur le trafic et l'environnement ? Quelle influence leur utilisation aurait-elle sur le transport multimodal incluant le rail et la navigation intérieure ? Une ministre régionale peut-elle vider la politique fédérale de sa substance ? Le secrétaire d'État tentera-t-il de détourner Mme Crivits de ses projets ?

**18.02 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Il serait peut-être préférable d'utiliser la dénomination « véhicules longs et lourds » (VLL), qui est plus neutre que le terme « éco-combis ».

L'étude de *Transport & Mobility Leuven* a été menée à la demande de la Commission européenne. Sa conclusion générale est la suivante : les VLL peuvent produire un effet sociétal bénéfique si leur circulation est autorisée sur toutes les routes européennes.

Ces camions sont dits efficaces sur le plan des coûts. Un bonus environnemental et de sécurité leur est octroyé en raison du nombre de kilomètres parcourus, qui est inférieur. Ils présentent évidemment aussi des points négatifs. Ainsi, il faudra investir dans les infrastructures. Cependant, à notre estime, leurs avantages justifient au moins de mener un projet pilote.

Aux Pays-Bas, l'évaluation de ces projets pilotes est positive. La limitation de tonnage y a été supprimée. Apparemment, on est convaincu de l'utilité des VLL.

Il convient toutefois de veiller à ne pas nuire au transport ferroviaire et à la navigation intérieure. Il s'agit de déterminer quel sera à l'avenir le mode de transport de marchandises le plus respectueux de l'environnement.

Quel est l'état du dossier concernant le projet pilote ? Comment le gouvernement s'y prendra-t-il pour éviter des glissements du rail et des voies navigables vers la route ?

**18.03 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : L'année dernière, à la demande de la Région flamande, l'élaboration d'une réglementation autorisant pendant deux ans des projets pilotes permettant la circulation d'éco-combis, des véhicules articulés d'une longueur maximale de 25,25 mètres, capables de transporter maximum 60 tonnes, a été mise en chantier.

Le projet pilote doit remplir des conditions précises. Les camions ne peuvent circuler que sur autoroutes et se rendre vers la zone industrielle ou portuaire selon un itinéraire approuvé par la Région. Les projets pilotes doivent permettre de préciser les répercussions sur l'environnement, la circulation, la sécurité routière, l'infrastructure et le *modal shift* du rail et de la navigation intérieure vers la route en Belgique.

Le projet de réglementation a été soumis aux Régions, mais je n'ai pas encore reçu l'avis de la Région flamande. L'avis de la Région wallonne est positif, celui de la Région bruxelloise négatif. Le Conseil d'État estime qu'il faut un accord de coopération entre le gouvernement fédéral et les Régions. En l'absence d'avis de la Région flamande, un tel accord est toutefois impossible. L'accord fait actuellement l'objet de

discussions au niveau des administrations.

Je suis convaincu que la ministre Crevits est sur la même longueur d'onde. Dans les domaines de l'environnement et de la mobilité, les éco-combis peuvent présenter une série d'avantages. Une étude européenne Transport & Mobility de la KULeuven le confirme. Le but n'est pas de procéder à un *modal shift* du rail et de la navigation intérieure vers la route. L'objectif prioritaire est de réduire le nombre de camions.

Selon l'étude de la KUL, une généralisation de l'autorisation des éco-combis en Europe entraînerait une légère perte pour le rail et la navigation intérieure, mais le volume de fret de chacun de ces modes de transport continuerait cependant de progresser.

**18.04 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen!) : La Région flamande n'a toujours pas émis un avis malgré l'enthousiasme de la ministre flamande ! Au sein du gouvernement flamand, tout le monde ne semble pas partager l'avis de la ministre Crevits. Nous allons voir si l'avis sera émis et si l'accord de coopération sera conclu.

*L'incident est clos.*

**19 Questions jointes de**

- **M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les temps de conduite et de repos pour les transports routiers" (n° 10571)**

- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'incidence des temps de conduite et de repos sur la sécurité routière" (n° 10612)**

**19.01 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Le conseil économique et social de Flandre – le SERV – a consacré récemment une étude à l'incidence sur la sécurité routière des temps de conduite et de repos des transporteurs routiers. Selon cette étude, le contrôle permanent du tachygraphe digital indique que les chauffeurs prennent souvent leurs temps de repos à un endroit où ce n'est pas approprié et roulent souvent trop vite pour rentrer à temps.

Les employeurs et les syndicats réclament depuis longtemps un changement de la réglementation, des emplacements de stationnement mieux équipés, un durcissement des mesures prises contre les chauffards et une uniformisation des contrôles à l'échelon européen.

Quelles conclusions le secrétaire d'État tire-t-il de l'étude du SERV ? Que pense-t-il des desiderata du secteur des transports ? Se montrera-t-il plus souple à l'égard des chauffeurs qui, selon les règles strictes qui régissent les temps de conduite et de repos, sont tenus de mettre leur véhicule à l'arrêt à proximité de leur habitation ?

De la sorte, la réglementation mais aussi le contrôle du respect de cette dernière pourront donc être uniformisés dans toute l'Union européenne.

**19.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Cette étude présente l'avantage que l'on examine aussi sur le terrain la manière dont sont appliqués dans la pratique les temps de conduite et de repos. Je suis ouvert au débat avec les secteurs du transport sur la réglementation en vigueur, mais notre pays doit s'en tenir au règlement. Je ne peux rien y changer seul. Mais je suis disposé à évoquer certaines aspirations au niveau européen.

Dans les limites du règlement, je cherche une solution au problème de l'immobilisation près du domicile du chauffeur. Celui-ci peut déroger à titre exceptionnel aux temps de conduite et de repos s'il peut gagner un lieu de stationnement approprié sans risques pour la sécurité. Son domicile peut être considéré comme constituant un tel lieu. Les infractions systématiques à la réglementation pour des motifs qui étaient déjà connus avant le départ ne sont toutefois pas acceptables. La dérogation n'est admise que dans des circonstances imprévues. Elle doit en outre être inscrite sur-le-champ sur le tachygraphe. Les agents chargés du contrôle recevront les instructions nécessaires en la matière.

Il est très probable que les États membres harmoniseront leurs contrôles à l'avenir. À cet effet, ils pourront se

baser sur la directive 2006/22 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre du contrôle de la législation sociale. Cette directive impose notamment aux États membres de procéder à un nombre minimum de contrôles, d'exercer certains contrôles en commun et de s'échanger des informations.

En 1999, à l'initiative du Benelux et de la France, le système Euro Contrôle Route a été mis sur pied en vue d'uniformiser les contrôles. Actuellement, quatorze États membres ont déjà adhéré à ce système. Dans le cadre de la coopération entre les États membres, une attention particulière est accordée aux temps de conduite et de repos, aux procédures et moyens de contrôle et à la détection des fraudes.

**19.03 Jef Van den Bergh** (CD&V) : L'ECR est une initiative prise au départ au niveau du Benelux. Il est à espérer que tous les États membres européens finiront par adhérer à ce système afin qu'un contrôle uniforme puisse être mis en place dans l'ensemble de l'Union européenne.

*L'incident est clos.*

Le **président** : Les questions n° 10622, 10623, 10624 et 10668 de M. Bellot sont reportées.

**20 Question de Mme Ine Somers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'urgence de régler le problème des garanties bancaires dans le secteur du transport" (n° 10689)**

**20.01 Ine Somers** (Open Vld) : En raison de la crise financière, les routiers éprouvent de plus en plus de difficultés à obtenir une garantie bancaire. Le SPF Mobilité exige une telle garantie en contrepartie de la délivrance d'une autorisation de transport. Sans caution, l'autorisation doit être restituée dans les trois mois. Sans garantie bancaire, nombre d'entreprises du secteur du transport se verront contraintes de glisser la clé sous le paillason.

Ne pourrait-on prévoir de manière temporaire une dispense de garantie bancaire afin d'éviter des faillites à court terme ? Une caution personnelle ne pourrait-elle suffire le temps que dure la crise financière ? Faut-il adapter la loi à cet effet ?

**20.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : J'ai chargé mon administration d'élaborer une solution à ce problème sans porter préjudice aux exigences d'honorabilité imposées aux entreprises du secteur du transport routier. Il est évident que nous ne pouvons admettre que des "cow-boys" faussent la concurrence. La garantie bancaire a donc certainement son importance.

Une éventuelle solution serait d'instaurer à nouveau, à titre temporaire, le versement ou la mise en dépôt à la Caisse des Dépôts et Consignations. Cette piste présente l'inconvénient qu'il est impossible d'assurer le suivi financier une fois le versement effectué, possibilité qu'offre en revanche la garantie bancaire.

Je me concerterai avec le secteur pour trouver une solution optimale.

**20.03 Ine Somers** (Open Vld) : La garantie personnelle ne constitue-elle pas une solution de rechange ?

**20.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Sans garantie bancaire, un dépôt reste toujours indispensable.

Vu la situation difficile dans laquelle se trouve le secteur bancaire, il faut trouver une solution de rechange quand la garantie bancaire s'avère impossible.

*L'incident est clos.*

**21 Questions jointes de**

- **Mme Marie-Martine Schyns au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle réglementation en matière de chars carnavalesques" (n° 10802)**

- **M. André Frédéric au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la circulaire sur les chars de carnaval" (n° 10813)**

Le **président** : La question n° 10813 de M. Frédéric est transformée en question écrite.

**21.01 Marie-Martine Schyns** (cdH) : La matière des chars carnavalesques est réglée par un arrêté royal daté de janvier 2008 et dont vous avez récemment précisé la portée par une circulaire. Il y est prévu que les communes de départ et d'arrivée doivent émettre une autorisation. Parmi les bourgmestres et mandataires des communes de ma région, aucun ne sait réellement ce qu'il doit faire.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu de concertation avec le SPF Mobilité et Transports ? Pourquoi avez-vous estimé cette circulaire nécessaire ? La circulaire ne répondrait pas aux besoins de terrain. Ne pourrait-on prévoir également le fait que personne ne puisse se trouver sur le char durant le trajet vers la commune où ont lieu les festivités ?

**21.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Je suis étonné du fait que ces questions soient posées aujourd'hui. Lors de la publication de la nouvelle réglementation, aucune question n'a été formulée.

Avant 2008, tout char de carnaval circulant sur la voie publique était, de facto, en infraction. L'arrêté royal du 27 janvier 2008 a légalisé une situation de fait en imposant des conditions minimales destinées à garantir la sécurité routière quand la voie publique est empruntée. Il ne précise ni les éléments à prendre en compte ni quelles sont les autorités communales concernées.

Comme cet arrêté a soulevé des questions, j'ai choisi d'expliquer la réglementation applicable au moyen d'une circulaire interprétative, outil à l'attention des autorités communales. Elle permettra aussi d'uniformiser la pratique.

Lorsque les véhicules folkloriques évoluent sur un circuit fermé à la circulation routière, la réglementation n'est pas d'application. Le folklore des villes et villages de Belgique n'est aucunement menacé.

**21.03 Marie-Martine Schyns** (cdH) : La circulaire implique beaucoup de paperasseries et arrive trop tard pour certaines communes. Ne pourrait-on y ajouter l'interdiction de la présence de personnes sur le char durant le trajet avant et après le cortège ? Cela me semblerait opportun en termes de sécurité.

**21.04 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en français*) : Avant de publier la circulaire, je me suis adressé à la bourgmestre d'Alost, qui a consulté la plupart des personnes concernées par le carnaval.

Nous avons essayé de faciliter le déplacement des chars.

*L'incident est clos.*

## **22 Questions jointes de**

- **Mme Josée Lejeune au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les contrôles routiers axés sur la consommation de drogues" (n° 10821)**
- **M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la fiabilité du test salivaire" (n° 10870)**

Le **président** : La question n° 10821 de Mme Lejeune est reportée.

**22.01 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Tout comme l'alcool, les drogues sont omniprésentes lors des sorties. La consommation de cocaïne et de cannabis va croissant, ce qui a bien évidemment une incidence sur la sécurité routière, quoique des chiffres probants fassent encore défaut.

Le test sanguin et urinaire combiné permettant de dépister la conduite sous l'influence de drogues est compliqué et prend beaucoup de temps. Il est dès lors très peu utilisé par les services de police. La solution

de remplacement qu'est le test de salive est relativement simple, plus rapide et plus convivial. Il permettrait d'augmenter les contrôles et dès lors le risque de se faire prendre, ce qui devrait avoir une incidence positive sur la sécurité routière.

C'est pourquoi j'ai déposé, il y a plus d'un an, une proposition de loi créant un cadre juridique pour le test salivaire. Cette proposition a entre temps été inscrite à l'ordre du jour de la commission. Nous n'avons pas de temps à perdre.

La semaine dernière, le ministre a affirmé qu'il entendait introduire le test salivaire au cours de cette année et je m'en réjouis. Toutefois, des toxicologues mettent en doute la fiabilité de ce test, surtout pour le cannabis. Cette objection ne s'oppose cependant pas à l'avancement du travail législatif. Mais il faudra veiller à l'efficacité de ce test lorsque les appareils seront utilisés sur le terrain.

Qu'en est-il des conclusions du groupe de travail concernant la fiabilité du test salivaire ? Quelle sera exactement la procédure lorsque le test salivaire sera devenu une réalité juridique ?

**22.02 Etienne Schouppe**, secrétaire d'État (*en néerlandais*) : Je dispose uniquement d'une réponse en français à la question analogue de Mme Lejeune.

(*En français*) La récente étude dans le cadre du projet ROPS (Conduite sous l'influence de substances psychotropes) met en avant les pourcentages de victimes d'accidents de la route ayant consommé de telles substances.

L'objectif du groupe de travail est de moderniser la législation sur la base des progrès scientifiques et de l'expérience des dix dernières années. Les contrôles sont actuellement divisés en trois phases : une batterie de tests standardisés, un test urinaire et une prise de sang.

Bientôt, le contrôle se déroulera comme suit : des signes de consommation de drogue pourront être détectés au moyen d'une *check-list* standardisée. Si celle-ci révèle une consommation possible, un test salivaire sera effectué. En cas de test positif, la personne se verra signifier une interdiction de conduire de douze heures et le prélèvement de salive sera analysé en laboratoire pour déterminer le degré exact de concentration de substances illicites.

Le point de départ est la législation actuelle, légèrement adaptée. D'après les études récentes, le test salivaire est fiable, sauf pour le cannabis, pour lequel il reste un faible risque de non-détection.

L'Institut national de criminologie et de criminalistique (INCC) sélectionne actuellement les tests salivaires les plus performants. Les testeurs salivaires ne seront pas soumis à homologation, car leurs résultats ne pourront être utilisés en tant que preuves devant les tribunaux.

Le budget pour l'achat des tests salivaires est géré par la Justice. Les budgets nécessaires seront prévus à la fin de cette année et pour les années suivantes.

J'espère voir les services de police utiliser les premiers tests salivaires d'ici la fin de l'année.

Des campagnes de sensibilisation à la conduite sous influence de drogues sont prévues en 2009 (lors de l'introduction des tests de salive) et 2010.

**22.03 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Si les tests sont disponibles à la fin de cette année, nous pourrions contrôler l'usage de stupéfiants.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 18 h 06.*