

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

du

MERCREDI 18 AVRIL 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 APRIL 2012

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 16.28 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 16.28 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Mijn vraag nr. 9475 werd reeds schriftelijk beantwoord tijdens de laatste vergadering voor de paasvakantie en vervalt dus.

01 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sophie De Wit aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de gegevensuitwisseling met betrekking tot buitenlandse verkeersovertreders" (nr. 9895)
- de heer Olivier Destrebecq aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controles van buitenlandse automobilisten" (nr. 10298)
- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beboeten van verkeersovertredingen van buitenlandse bestuurders" (nr. 10859)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle en beboeting van buitenlandse chauffeurs" (nr. 10871)
- de heer Jan Van Esbroeck aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "het niet meer beboeten van Nederlandse hardrijders in België" (nr. 10896)

01 **Questions jointes de**

- Mme Sophie De Wit à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "l'échange d'informations au sujet des auteurs étrangers d'infractions de roulage" (n° 9895)
- M. Olivier Destrebecq au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des conducteurs étrangers" (n° 10298)
- Mme Liesbeth Van der Auwera au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la perception des amendes pour infraction au Code de la route commises par des conducteurs étrangers" (n° 10859)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle et la verbalisation des chauffeurs étrangers" (n° 10871)
- M. Jan Van Esbroeck à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la non-verbalisation en Belgique des chauffards d'origine néerlandaise" (n° 10896)

De andere vraagstellers zijn verwittigd maar nog niet aanwezig. Mijnheer Wollants, ik stel voor dat u reeds begint met uw vraag in afwachting van uw collega's.

01.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wij hebben ondertussen reeds gesproken over uw verkeersveiligheidsplan. Daarop aansluitend, ons land is centraal gelegen en wordt dus ook voortdurend doorreden door buitenlandse chauffeurs. Als wij de verkeersveiligheid op onze wegen willen aanpakken, moeten wij natuurlijk ook andere chauffeurs controleren dan louter de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse.

Er zijn echter problemen op het vlak van internationale samenwerking, want sinds begin dit jaar geeft Nederland geen gegevens meer door over de Nederlandse nummerplaten. De Nederlandse snelheidsduivels kunnen op die manier niet meer beboet worden, tenzij er wordt gewerkt met een onmiddellijke inning.

Nederland wil graag overschakelen naar één contactpunt bij de Belgische dienst voor inschrijvingen, maar die dienst blijkt nog niet klaar te zijn met de nodige aanpassingen. Het gevolg hiervan is dat duizenden flitsboetes sinds 1 januari in de prullenmand verdwijnen. Ook de parkeerbedrijven in de grote steden zijn afgesloten van het Nederlandse computersysteem en moeten een hoop parkeerboetes of parkeerretributies verticaal klasseren.

Wanneer zijn de aanpassingen bij de DIV afgerond? Wanneer kunnen wij terug gebruikmaken van die systemen?

Kunt u schetsen wat het bedrag is van misgelopen boetes sinds 1 januari, sinds het moment dat men niet meer kan innen bij de Nederlanders?

Bestaat dit probleem alleen met Nederland of zijn er nog andere landen die geen gegevens meer doorgeven of dat tot op heden nog niet deden?

De **voorzitter**: Niemand van de andere vraagstellers is ondertussen binnengekomen. Mijnheer de staatssecretaris, ik geef u het woord voor uw antwoord.

01.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, natuurlijk heb ik een uitgebreid antwoord. Mijnheer Wollants, u zult zelfs een antwoord krijgen op vragen die u niet gesteld hebt.

Het grootste knelpunt voor de grensoverschrijdende gegevensuitwisseling van buitenlandse verkeersovertreders situeert zich op juridisch vlak. Het is pas door het sluiten van bilaterale akkoorden en het in voege treden van de Europese richtlijn die zich op de gegevensuitwisseling richt dat de DIV als nationaal contactpunt kan optreden.

EUCARIS staat in de eerste plaats voor het Verdrag betreffende een Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem en werd op 29 juni ondertekend in Luxemburg.

Het werd ondertekend door België, Duitsland, Luxemburg, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. De technologie laat toe om op elektronische manier voertuiggegevens te raadplegen in de nationale databank van de partnerlanden en wordt in die hoedanigheid dagelijks gebruikt voor de uitwisseling van voertuiggegevens van de EU-landen die van dit verdrag deel uitmaken. Zo wordt in België elk ingevoerd voertuig afkomstig uit een van de partnerlanden systematisch op elektronische wijze nagekeken in het bestand van de partnerlanden vooraleer het in België wordt ingeschreven.

Een afgeleide toepassing van de EUCARIS-technologie laat toe de houders van buitenlandse kentekenplaten te identificeren in het kader van het Verdrag van Prüm. Dankzij deze toepassing kunnen houders van Belgische kentekenplaten door de Prümpartnerlanden worden geïdentificeerd, maar wegens het ontbreken van een aangepaste dataverbinding tussen de Belgische politie en de FOD Mobiliteit en Vervoer is de Belgische politie vooralsnog niet bij machte die partnerlanden te bevragen.

Het staat elke EU-lidstaat vrij om zich te beroepen op de besluiten van de Prümraad en de bijbehorende toepassing van EUCARIS voor de identificatie van houders van een kentekenplaat in het kader van een strafrechtelijke verkeersovertreding zonder dat de lidstaten hiervoor verantwoording dienen af te leggen.

Op Europees niveau zijn er trouwens geen statistieken beschikbaar over de diverse redenen waarom van de

Prümraadb besluiten gebruik wordt gemaakt. Een willekeurig referentienummer per dossier volstaat.

Uit de contacten van mijn administratie met haar Franse en Nederlandse collega's bij het uitwerken van bilaterale akkoorden blijkt dat noch het Prümverdrag, noch de besluiten van de Prümraad voor routineverkeersovertredingen worden gebruikt. In Frankrijk worden daartoe zelfs twee verschillende, netjes afgescheiden EUCARIS-toepassingen gebruikt.

Momenteel lopen er onderhandelingen over een bilaterale overeenkomst met Nederland, waarvan de tekst na ondertekening door beide landen de mogelijkheid biedt dat ook andere landen zich bij het verdrag aansluiten. Op initiatief van Nederland werd de tekst volledig herzien, onder meer in het licht van een verwante EU-crossbordertrichtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

De onderhandelingen over het tekstontwerp zitten in de laatste fase, met als doel in juni tot de ondertekening over te gaan.

Pour la poursuite à grande échelle, notamment des contrevenants français en Belgique, l'accord bilatéral s'inscrit dans la voie indiquée. L'accord a été signé en octobre 2008, adopté par le parlement belge en janvier 2010, mais il n'a été ratifié par le parlement français qu'en juin 2011.

Après la publication de la loi française, les autorités françaises et le SPF ont immédiatement lancé les négociations relatives aux modalités pratiques d'exécution. Les délégations belge et française se sont ainsi rencontrées à plusieurs reprises depuis fin 2011.

Parmi les modalités pratiques qui restent à organiser, on trouve des questions telles que la correspondance qui serait adressée au contrevenant présumé et les modalités de paiement.

Een bilateraal akkoord met Frankrijk zal dus de eerste regeling zijn op basis waarvan een grootschalige uitwisseling van gegevens uit het voertuigregister van de DIV tot stand zal komen. Het verdrag met Frankrijk is ook geldig voor parkeerovertredingen.

Gegevensuitwisseling is op hetzelfde principe als de bilaterale verdragen gebaseerd. Het werk op het gebied van informatica en logistiek, dat momenteel daartoe wordt verricht, zal ook voor de richtlijn nuttig zijn. Evenwel zijn enkele aanpassingen nodig, in eerste instantie door de leverancier van de software zelf. Hij heeft een tijdschema uitgewerkt, zodat de operationalisering onmiddellijk op de omzettingsdatum van de richtlijn mogelijk zal zijn. De omzettingsdatum is 7 november 2013.

Bovendien zijn er overeenkomsten op lokaal of regionaal niveau die de gegevensuitwisselingen wel toelaten. Het gaat ter zake om een 35-tal Belgische gemeentelijke overheden en politie-eenheden, die gemachtigd waren om rechtstreeks bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer de identiteit op te vragen. Naast inbreuken op de verkeersveiligheid betrof het tal van inbreuken op het parkeerbeleid.

Voor de RDW, de Rijksdienst voor het Wegverkeer, was een dergelijke gespreide aanvraag echter niet langer werkbaar. Daarom wenste de dienst één contactpunt.

Het is logisch dat voor dit contactpunt aan de DIV wordt gedacht. Voor mijn administratie is een soortgelijke toepassing immers nodig in het kader van de bilaterale akkoorden en de richtlijnen.

De informaticadienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft prioriteit gegeven aan de omschakeling naar de nieuwe webtoepassing voor de DIV, de zogenaamde DIV-View die tijdens de eerste week van mei operationeel wordt. Vervolgens vergt het nog enkele maanden werk om de informaticatoepassing tussen de lokale entiteiten en de DIV te doen functioneren. Voor deze complexe opdracht is een trapsgewijze uitwerking nodig. De lokale politiezones worden bijvoorbeeld eerst op een centrale server van de geïntegreerde politie aangesloten, vooraleer de gegevens aan de DIV worden doorgespeeld.

Behalve de compatibiliteit van de verschillende informaticasystemen, die over de vele lokale posten zijn verspreid, moet ook rekening worden gehouden met strenge eisen qua beveiliging van het netwerk en qua privacy van de overgedragen gegevens.

Via het daartoe voorziene nationaal contactpunt bij de FOD Mobiliteit en Vervoer werden in 2012 nog geen

Nederlandse voertuigeigenaars geïdentificeerd wegens het uitblijven van een technisch platform dat een continue automatische bevraging van de Nederlandse databank over voertuigregistratie mogelijk moet maken. Een tijdelijke oplossing waardoor de gegevens niet via mijn administratie zouden moeten passeren, behoort niet tot mijn bevoegdheid. Volgens mijn diensten zou Nederland bovendien niet bereid zijn om het vroegere systeem tijdelijk te heractiveren.

De niet-geïnde boetes zijn verspreid over een reeks lokale entiteiten zodat ik daarop geen antwoord kan geven.

Teneinde het gevoel van straffeloosheid voor buitenlandse bestuurders in ons land verder te beperken, zal de procedure van de onmiddellijke inning voor inbreuken op rijden onder invloed worden uitgebreid. Dat is wat ik daarstraks voorgesteld heb. Ook zal net als voor Belgische bestuurders de pakkans worden verhoogd door een verdere toename van controles. De nood aan gegevensuitwisseling op basis van de kentekenplaten zal zich uiteraard vooral voordoen bij geautomatiseerde controles, zoals op snelheid. Van belang is, ten slotte, ook dat ik een KB voorbereid om het mogelijk te maken dat een buitenlandse bestuurder een boete betaalt via overschrijving. Er wordt nog bekeken of op langere termijn ook een betaling via een webservice mogelijk gemaakt kan worden.

Je partage évidemment la préoccupation des personnes qui ont posé la question et souligne à mon tour l'importance du dossier, non seulement pour les autorités locales, les zones de police, mais aussi pour les citoyens de notre pays qui sont soucieux de la sécurité routière. J'ai donc demandé que tout soit mis en œuvre afin que cet accord soit opérationnel avant la fin de cette année.

Le souci d'éviter l'impunité en la matière est fondamental. Le message véhiculé du fait qu'une personne sur deux ne serait pas poursuivie pour ses infractions est tout à fait inacceptable. Voici donc l'ensemble des pistes qui nous permettront de ne plus être confrontés à ce type de chiffres, totalement inadmissibles.

De **voorzitter**: Mevrouw De Wit, u was er niet voor uw vraag, maar de staatssecretaris heeft op alle vragen geantwoord. Hopelijk hebt u iets kunnen oppikken. U mag nog repliceren.

01.03 Sophie De Wit (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijn excuses, maar ik ben thans niet zo mobiel of snel. Ik heb ook een deel van de antwoorden gemist. Ik zal de antwoorden nalezen en dat bekijken. Ik wil geen vraag stellen die al werd beantwoord.

01.04 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord. Zoals we daarstraks reeds hebben beklemtoond toen we het hadden over uw actieplan inzake verkeersveiligheid, is het belangrijk dat zaken zo snel mogelijk worden bestraft en dat niemand de dans kan ontspringen. Uit uw verhaal leer ik dat het nog een hele tijd kan duren voor de zaken terug operationeel zijn. Voor Nederland mikt u bijvoorbeeld op het einde van het jaar. Dat is een heel lange periode. Ik begrijp dat u daaraan zo snel mogelijk probeert iets te doen, maar ik vraag u dit zo veel mogelijk te bespoedigen. Hoe meer het lijkt alsof men straffeloos is wanneer men hier rondrijdt – wat zowel geldt voor onze eigen onderdanen als voor buitenlanders – hoe meer men het gevoel heeft dat zaken niet worden bestraft. Dat heeft een impact op de verkeersveiligheid. Daarover hebben we het reeds gehad, maar hier geldt dat des te meer. Deze situaties moet u koste wat kost vermijden. Ik verwacht dat u uw uiterste best doet om dit zo snel mogelijk te regelen, anders staan we voor joker in het buitenland.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10104 van mevrouw Galant wordt gesteld.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen van de spectaculaire verhoging van het acceleratievermogen van de E-bike" (nr. 10176)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de elektrische fiets" (nr. 10446)

02 Questions jointes de

- **M. Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les conséquences de l'augmentation spectaculaire de la puissance d'accélération des vélos électriques" (n° 10176)

- **M. Bert Wollants** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les vélos à assistance électrique" (n° 10446)

02.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik verneem dat in Nederland en België zo'n 10 % van de verkochte fietsen nu reeds een e-bike is. Elektrische fietsen mogen van het Europees Parlement een dubbel zo sterke hulpmotor krijgen als nu. Het vermogen van maximaal 250 watt mag worden opgedreven tot 500 watt. Dat betekent dat de hulpmotor van de elektrische fiets dubbel zo krachtig wordt als nu. Daardoor zou zo'n fiets makkelijk een snelheid van 50 km/uur halen. Ik heb trouwens het genoegen gehad op het parcours van Zolder eens op een elektrische fiets te zitten die een snelheid kon halen van 80 kilometer per uur.

In de praktijk zal het acceleratievermogen spectaculair verhogen. Zo zal de gebruiker door zelf amper te trappen vanuit stilstand meteen tot 25 km/uur kunnen optrekken. Zonder toestemming van de Europese Commissie kunnen de krachtige fietsen niet op de markt komen, maar Ceri Woollsgrove van de European Cyclists' Federation in Brussel schat dat de nieuwe wetgeving 50 % kans maakt te worden goedgekeurd. Een snelheidsbegrenzer tot 25 km/uur blijft wel verplicht, maar experts vrezen dat de verleiding groot is die begrenzing uit te schakelen, net zoals dat bij bromfietsen al te vaak gebeurt. Als men bijvoorbeeld tot 27 km/uur bijtrapt, valt de hulpmotor uit. Die begrenzing zou blijven, maar de krachtigere motor zal toch nog grote gevolgen hebben.

De Fietzersbond en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid reageren verbijsterd, althans in de media. Ik citeer Roel De Cleen van de Fietzersbond: "Er zullen doden vallen bij de oudere fietsers, want met hun slechtere reflexen kunnen zij niet tijdig remmen met zulke snelle fietsen. Het zal zijn alsof al die senioren ineens constant met de benen van Tom Boonen rondrijden. Het topvermogen dat Tom Boonen in de sprint haalt, is ongeveer 800 watt. Van Lance Armstrong is bekend dat hij zo'n 600 watt trapte. Het is dus alsof al die senioren constant met de benen van Tom Boonen zullen rondfietsen." Als zij maar geen andere praktijken van Tom Boonen aan de dag leggen. "Met een motor van 500 watt kunnen die elektrische fietsen gewoon vanuit stilstand meteen met 25 km/uur vertrekken. Oude mensen hebben niet meer de reflexen om snel te remmen, wat bij 25 km/uur nodig zal zijn. Er is zelfs al sprake van elektrische fietsen met een motor van 800 tot 1 000 watt."

Ook het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid uitte bij monde van Sofie Van Damme enige bezorgdheid. Het instituut vreest ook dat er meer ongevallen met zwakke weggebruikers zullen gebeuren en vraagt zich af of zo'n fiets wel mag worden toegelaten op de fietspaden: "De snelheidsbeperking voor de elektrische fiets blijft 25 km/uur, maar nu rijden de meeste trager. Elektrische fietsen hebben geen verzekering of nummerplaat. Maar is dat nog verantwoord als zij een vermogen hebben van 500 watt? De gebruiker heeft ook geen helmplicht, al raden wij dat sowieso aan, zowel voor elektrische als voor gewone fietsers."

De Fietzersbond en het BIVV uitten terechte bezorgdheden. Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate deelt u deze bezorgdheden? Hebt u op basis van de vaststellingen en overwegingen ook maatregelen genomen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

02.02 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de inleiding is grotendeels al door de heer Veys gegeven. Ik ga meteen over naar mijn vragen.

02.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: (...)

02.04 Bert Wollants (N-VA): Dat had ik niet opgenomen in mijn opmerkingen, maar ik veronderstel dat u daarop een zeer uitgebreide visie hebt.

Ik fiets even door naar mijn vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, indien het voorstel wordt goedgekeurd, wordt het dan onverminderd van kracht in ons land of wenst u zelf beperkingen op te leggen?

De elektrische fiets wordt vandaag onderworpen aan een technische homologatieprocedure voor brom- en motorfietsen. Volgens de beroepsvereniging is er een aangepast en specifiek reglement nodig voor de elektrische fiets. Erkent u deze noodzaak? Zult u hiertoe stappen zetten?

02.05 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Op dit ogenblik lopen er besprekingen in de Raad en in het Europees Parlement over een nieuwe verordening voor voertuigen van categorie L ter voorbereiding van een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de goedkeuring en de bescherming van de markt van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.

De visie van het Europees Parlement verschilt van die van de Raad. De Raad stelt voor fietsen met een elektrische hulpmotor van maximaal 250 watt waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig de snelheid van 25 km/uur bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, niet onder het toepassingsgebied van de verordening te doen vallen. Elektrische fietsen met een hoger vermogen blijven wel onder het toepassingsgebied vallen.

Het Europees Parlement stelt voor rijwielen met trapondersteuning waarvan de elektrische hulpmotor stopt als het voertuig de snelheid van 25 km/uur bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, uit het toepassingsgebied van de verordening te halen. Deze fietsen zullen niet worden beschouwd als motorvoertuigen. Er wordt geen limiet bepaald voor het maximale nominaal continu vermogen.

Kortom, al deze elektrische fietsen zullen niet moeten voldoen aan de technische vereisten die later door de gedelegeerde werkgroep van de Europese Commissie zullen worden uitgewerkt.

Ik deel de mening van de Fietzersbond en het Belgisch Instituut voor de Veerkeersveiligheid. De beperking van het vermogen tot 250 watt blijft het best behouden in de definitie van "rijwielen met trapondersteuning die buiten het toepassingsgebied van de verordening vallen".

Het is daarentegen aangewezen om volledig elektrische fietsen met een vermogen van meer dan 250 watt technische eisen op te leggen. Dat zal het Belgische standpunt zijn in de Raad.

Voor elektrische fietsen met een vermogen van meer dan 250 watt zijn de strengere technische eisen van de verordening op hun plaats. Daarom is het noodzakelijk dat zij onder de toepassing van de verordening blijven. Ook dat zal het Belgische standpunt zijn.

Op de eerste vraag van de heer Wollants kan ik antwoorden dat wij het verloop van de Europese besprekingen afwachten. Wat zijn tweede vraag betreft, meen ik dat er geen verandering vereist is voor de elektrische fietsen. Zij hoeven niet door mijn administratie gehomologeerd te worden. De homologatieprocedures zijn pas van toepassing indien zij het vermogen van bromfietsen of motorfietsen behalen.

02.06 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik dank u er ook voor het standpunt mee te delen van de Belgische regering dat op Europees niveau zal worden verdedigd. Het zal er een beetje van afhangen wat men ermee zal doen.

Wij wachten natuurlijk af, want ik weet ook dat er wel wat centen in die sector zitten. Wij moeten opletten dat de markt niet wordt overspoeld met modellen waarbij men toch zal proberen om de regelgeving te omzeilen. Dat is dan ook mijn bezorgdheid.

Het toeval wil dat dit onderwerp een paar weken geleden ook in het Radio 1-programma Peeters & Pichal aan bod is gekomen. Het gaat vooral over fietsen van Chinese makelij die de Belgische markt zullen overspoelen. Ik denk toch dat de veiligheid van de fietsers voorop moet staan.

02.07 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, wij zullen dit dossier natuurlijk opvolgen en nagaan welke beslissing er op Europees niveau genomen wordt omtrent dit onderwerp. Dan zullen wij bekijken of wij specifieke maatregelen binnen ons verkeersreglement nodig hebben om bepaalde beperkingen in te stellen.

In de eerste plaats moeten wij dus afwachten hoe die discussie verder verloopt. Daarna komen wij er gegarandeerd op terug.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 10181 de Mme Temmerman est reportée.

03 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la construction d'une tour de 100 mètres à Machelen" (n° 10346)

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les avis positifs concernant Uplace" (n° 10435)

- M. Bernard Clerfayt au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le dossier Uplace" (n° 10732)

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bouw van een toren van 100 meter te Machelen" (nr. 10346)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de positieve adviezen inzake Uplace" (nr. 10435)

- de heer Bernard Clerfayt aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Uplacedossier" (nr. 10732)

03.01 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je voudrais faire le point avec vous concernant le projet Uplace à Machelen. Il s'agit du projet de construction d'un centre commercial comprenant une tour.

Il s'avère qu'il existe une divergence de vues entre le fédéral et les Régions concernées quant à la procédure à mettre en place. Il semblerait que votre administration ait remis un avis positif concernant cette construction à condition que la tour qui doit être érigée soit rabotée de 20 mètres.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les améliorations qui résultent de la concertation entre les Régions et le fédéral? Un accord de coopération est-il envisagé?

Cela dit, un avis positif quant à la sécurité est bien entendu une bonne chose. Mais pourriez-vous me dire si cela va entraîner des changements au niveau du trafic aérien? Vous savez que, dans le Brabant wallon, la question des nuisances sonores est assez sensible. Je relaie donc ici les préoccupations de nombreux citoyens.

03.02 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, dit is een verhaal waarin we elkaar al een aantal keer zijn tegengekomen. Deze keer krijgt Uplace in Machelen, wat de luchthavenautoriteiten betreft, uiteindelijk de definitieve goedkeuring, ondanks het feit dat we al een hele reeks adviezen hebben gehad. De ene keer was het positief, een andere keer was het negatief. Nu zijn we opnieuw bij een positief advies aanbeland. Het Directoraat-generaal Luchtvaart was ergens in die fase toch nog van mening dat het een groot risico zou vormen voor het vliegverkeer. Dat advies moest er komen – zo lezen we dat toch in het advies – na telefonisch contact met uw kabinet en het moest alle voorgaande adviezen vervangen.

U hebt het onlangs nog ontoelaatbaar genoemd dat de Vlaamse regering noch Uplace de luchthavenautoriteiten een officieel advies had gevraagd. Vandaag moeten we echter vaststellen dat het gevaar volledig geweken is en dat er geen enkel probleem meer is.

Hoe verklaart u de verschillende voorgaande adviezen, die op zeer korte tijd van positief naar negatief

gingen en opnieuw in positief veranderden? Wie trekt hier aan de touwtjes en met welk doel?

Voor een ander project in Brussel is volgens u ook geen advies gevraagd aan DGLV. In de pers lees ik dat u uw Brusselse collega erover hebt aangeschreven. Wat was het antwoord op dat schrijven? Zijn er ondertussen wel adviezen gevraagd? Indien ja, hoe luiden die adviezen dan precies? Het mag het laatste advies zijn.

03.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame De Bue, ma réponse à votre question relative aux répercussions de la construction de cette tour sur le trafic aérien et les nuisances se résume à "aucune". Je ne dis pas qu'il n'y en a pas mais aucune en plus. J'ai également comme mission d'exécuter les accords de 2008 et 2010 en matière de routes. La construction de cette tour en matière de sécurité aérienne ne modifierait rien à la situation. Elle ne rendrait ni plus facile ni plus difficile l'exécution de l'accord. C'est clair!

Mijnheer Wollants, we hebben de discussie al gevoerd. Begin 2011 werd een mail gestuurd, niet aan de Vlaamse overheid maar aan de architect van Uplace. Die mail was een antwoord op een mail van de architect, waarin werd geschreven dat er geen bezwaren waren. Volgens DGLV en Belgocontrol was dit echter geen duidelijk formeel advies omdat de Vlaamse administratie geen formeel advies had gevraagd aan DGLV volgens de federale circulaire. Ik geef gemakkelijk toe dat het allerminst zekerheid heeft gecreëerd. Dat neemt niet weg dat de Vlaamse autoriteit in dit dossier de federale omzendbrief niet heeft gevolgd, zelfs als de bouwvergunning een regionale bevoegdheid is. Dat heeft al die ruzies, debatten en onzekerheden gecreëerd. Dat is niet wenselijk, noch voor de Vlaamse autoriteit, noch voor de federale autoriteit en zeker niet voor investeerders.

Ik heb gezegd dat mijn enige bezwaar de luchtvaartveiligheid was. Daarom heb ik in januari 2012 collega Muyters een brief geschreven. Ik heb hem gezegd dat de federale procedure niet werd gerespecteerd en dat er mogelijk problemen zouden kunnen zijn. Nu zijn er volgens een onderzoek van alle elementen in het dossier geen problemen meer. Als er verder geen vragen meer zijn, mag ik een positief advies geven. Dat heb ik gedaan. Dat toont aan dat ik te goeder trouw ben, maar ook dat wij een duidelijke procedure moeten bepalen met de regionale autoriteiten, zowel Vlaanderen als Brussel. Wij stellen nu immers gelijkaardige problemen vast in Brussel. Ik heb daarover nog geen antwoord gekregen van mijn Brusselse collega.

Ik zal initiatieven nemen teneinde in het bezit te komen van de officiële gegevens die geleid hebben tot het octrooi van toelating tot bouwen. Een formele studie zal worden uitgevoerd teneinde zich ervan te verzekeren dat de bouw geen enkel gevaar vormt voor de vliegprocedures te Brussel-Nationaal.

Mijn enige bezwaar is opnieuw de luchtvaartveiligheid en ik veronderstel dat u dat steunt. In samenwerking met de regionale regeringen moeten wij een procedure creëren om die ruzies en onzekerheden te vermijden. Dat helpt niets of niemand, zeker niet de luchtvaartveiligheid.

03.04 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Vous avez bien géré le dossier, pris la situation en main, et obtenu toutes les garanties en termes de sécurité aérienne. Pour l'avenir, tous les partenaires - les autorités régionales -, devront prendre leurs responsabilités pour améliorer le contexte juridique. Le meilleur signal que nous puissions donner aux investisseurs est un cadre juridique clair.

03.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het is natuurlijk wel zo dat DGLV tijdens de beroepsprocedure het dossier is gaan inkijken, een toelichting heeft gevraagd bij het dossier en dan tot de conclusie is gekomen dat er geen actie moest worden ondernomen, tot op het moment dat er plotseling een extra advies boven water kwam waarin iets helemaal anders stond. Daarop is er nog een advies gevolgd waarin plotseling die beperking van 86 meter opdook. Andere aspecten met betrekking tot de radars moesten echter nog verder worden onderzocht.

Het allerlaatste advies gaat lijnrecht in tegen het advies over die 86 meter. Ik wil daarmee enkel aangeven dat de visie ter zake een aantal keren is veranderd en dit niet alleen op basis van extra studies, waarbij het onder meer ging over het materiaalgebruik van die toren. U weet dit zeer goed. Men heeft het geweer een aantal keren van schouder veranderd.

Als uw administratie het dossier gaat inkijken, daarover uitleg vraagt en er dan bijna een half jaar over doet om tot de vaststelling te komen dat men er toch problemen mee heeft, dan lijkt mij dit geen goede manier

van werken.

Ik kom dan tot een tweede aspect waarnaar ik u al een hele tijd geleden heb gevraagd via een schriftelijke vraag. Ik heb het dan over de toepassing van de omzendbrief, hoe die momenteel verloopt en waar het misgaat. Als ik mij niet vergis, is de termijn voor die vraag al zeer lang verstreken. Ik zou daarop graag een antwoord willen krijgen van u omdat u blijkbaar ook de bezorgdheid deelt dat die omzendbrief er is, maar door niemand wordt toegepast.

03.06 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Naast Brussel en Vlaanderen bestaat er nog een ander Gewest in België.

03.07 Bert Wollants (N-VA): Dat klopt inderdaad, maar wij weten ook waar de nationale luchthaven gelegen is. Wij hebben inderdaad andere luchthavens, maar ik denk dat de grootste problemen zich mogelijk in het Vlaams en het Brussels Gewest kunnen voordoen.

03.08 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Er zijn ook verschillende luchthavens in Wallonië met verschillende kwesties die ook betrekking hebben op de luchtvaartveiligheid.

03.09 Bert Wollants (N-VA): Ik denk niet dat u van mij verwacht dat ik het bestaan ontken van de luchthavens van Charleroi of Luik? Wij hebben daarover al eerder van gedachten gewisseld.

Ik zou wel graag willen aandringen op een antwoord op die schriftelijke vraag over die omzendbrief. Volgens mij is dit immers een problematiek die wij zeker moeten opvolgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- M. Franco Seminara au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'implication de la nouvelle législation française sur l'obligation de posséder un éthylotest dans son véhicule pour les automobilistes belges" (n° 10376)

- M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les centres de services compétents pour l'installation d'éthylotests antidémarrage" (n° 10606)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Franco Seminara aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gevolgen voor de Belgische autobestuurders van de nieuwe Franse wetgeving die de aanwezigheid van een ademtest in voertuigen verplicht stelt" (nr. 10376)

- de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de dienstencentra die bevoegd zijn om een alcoholslot te installeren" (nr. 10606)

04.01 Franco Seminara (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, un nouveau décret publié tout récemment en France impose que pour circuler sur son territoire, tout conducteur d'un véhicule terrestre, à l'exclusion d'un cyclomoteur, doit justifier de la possession d'un éthylotest non usagé. L'obligation sera applicable dès le 1^{er} juillet prochain et le défaut de possession sera sanctionné dès le 1^{er} novembre 2012.

Le texte publié mélange à la fois les termes "conducteur français" et "tout conducteur de véhicule", ce qui peut soulever la question de son application aux conducteurs non français.

Les Belges sont nombreux à traverser chaque année la frontière, notamment pour les vacances. La législation sera en vigueur au début des grands congés. Dès lors, nombre de conducteurs se demanderont

s'ils sont soumis ou non à cette obligation.

Il est également prévu, dans le décret, que l'éthylotest devra respecter les conditions de validité, notamment la date de péremption, prévues par son fabricant, et les normes en vigueur. Or, il n'existe pas de normes européennes en la matière.

Monsieur le secrétaire d'État, au vu de cette absence, un éthylotest acheté dans notre pays ou en dehors de la France sera-t-il considéré comme répondant aux normes des autorités françaises?

Une harmonisation des normes nationales au niveau européen à ce sujet est-elle en préparation?

La Convention de Vienne de 1968 distingue, d'une part, l'accessoire de l'appareil et, d'autre part, le comportement du conducteur. Au regard des dispositions de cette Convention, cette nouvelle obligation française s'appliquera-t-elle aux automobilistes belges circulant en France?

04.02 Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, la législation permettant au juge d'imposer l'éthylotest anti-démarrage aux conducteurs ayant un taux d'alcool dans le sang de 0,8 pour mille, qui sont en état d'ébriété ou en état de récidive, a été mise en place depuis plus de quinze mois déjà.

Cependant, jusqu'à présent, seul l'éthylotest anti-démarrage et l'organisme d'encadrement ont reçu les agréments nécessaires pour pouvoir mettre en œuvre la législation.

Selon mes dernières informations, aucun agrément n'a encore été octroyé pour les centres de services compétents pour l'installation de ces éthylotests. Or, à ce jour, trois jugements ont imposé la mise en place d'un éthylotest anti-démarrage sur des véhicules sans que ceux-ci ne puissent être applicables, étant donné l'absence d'un centre agréé pour son installation.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est, à ce jour, la situation concernant les agréments des centres d'installation? Combien de centres d'installation ont-ils fait cette demande d'agrément?

Étant donné que les effets de cette mesure, observés dans d'autres pays, révèlent clairement une réduction du nombre de tués sur les routes du fait de la consommation d'alcool, il me paraît urgent que ces agréments soient délivrés au plus vite. Pouvez-vous me dire quand ces agréments seront délivrés?

04.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, messieurs, l'article R234-7 du Code de la route français prévoit que l'éthylotest que doit obligatoirement posséder le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur doit être revêtu d'une marque de certification ou d'un marquage du fabricant déclarant sa conformité à un modèle bénéficiant d'une attestation de conformité aux normes dont les références sont publiées au *Journal officiel de la République française*. Cette exigence a pour effet d'éviter la mise en vente d'éthylotests non fiables.

Interrogée au sujet de la nouvelle réglementation, la France a fourni un certain nombre d'explications à mon administration, qui attend cependant encore quelques précisions en ce qui concerne cette exigence de conformité.

À ce jour, au niveau européen, il n'y a pas d'harmonisation prévue des normes nationales relatives aux éthylotests à usage privé. Il faut d'ailleurs noter que tous les pays ne disposent pas de normes pour ce type d'éthylotest. C'est d'ailleurs le cas de la Belgique.

En précisant que tout conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, à l'exclusion d'un cyclomoteur, doit justifier de la possession d'un éthylotest non usagé disponible immédiatement, le Code de la route français instaure une règle de comportement du conducteur et non pas une exigence relative à un accessoire du véhicule, de sorte que cette règle s'impose à tout conducteur circulant sur le territoire français, quelle que soit sa provenance.

D'après les informations reçues, des éthylotests certifiés sont disponibles dans toutes les stations-services et commerces le long des autoroutes en France, ce qui devrait permettre aux conducteurs étrangers de s'en procurer assez facilement au cours de leur trajet.

Jusqu'à aujourd'hui, un seul centre d'installation a adressé à mon administration une demande d'agrément. Cependant, ce centre possède quatre localisations en Belgique. Il faut encore compter un délai d'environ six semaines pour examiner le dossier, le compléter, le soumettre à ma signature; quatre semaines pour l'examen du dossier qui est incomplet et nécessite aussi une visite sur place; environ deux semaines pour la signature du dossier. Mon administration ne dispose d'aucun moyen pour inciter ces centres à formuler une demande d'agrément.

04.04 Franco Seminara (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Une seule préoccupation subsiste: comment les éthylotests achetés en Belgique seront-ils en conformité avec les exigences françaises? C'est la question de fond qui me semble être intéressante. Les informations que vous venez de nous communiquer sont importantes pour nos concitoyens car nombreux sont les Belges qui se rendent en France.

04.05 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Vous avez évoqué quatre localisations. Les connaissez-vous? Comment sont-elles réparties?

04.06 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je vous le ferai savoir.

04.07 Anthony Dufrane (PS): Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "FABEC" (nr. 10977)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "FABEC" (nr. 11007)

05 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le FABEC" (n° 10977)

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le FABEC" (n° 11007)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, op 2 december 2010 hebben 6 landen, waaronder België, het verdrag ondertekend ter oprichting van een Functional Airspace Block Europe Central, FABEC. Een hervorming van de Europese luchtverkeersleiding en de zogenaamde Single European Sky kunnen een opportuniteit zijn inzake brandstofbesparing, veiligheid en kostenefficiëntie.

Het vorige beheerscontract van Belgocontrol liep af in 2010. Werknemers zijn ongerust over de toekomst en de positionering van Belgocontrol.

Mijnheer de staatssecretaris, welke houding neemt Belgocontrol momenteel aan in de samenwerking met andere verleners van luchtvaarnavigatiediensten? Welke realisaties waren er in dit verband in de laatste twee kwartalen? Hoe beoordeelt u de aanbeveling van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad om nu werk te maken van de integratie van het luchtruim van de Benelux-landen als eerste stap in de FABEC-integratie? Wat is de stand van zaken in het ratificatieproces van het FABEC-verdrag van 2 december 2010? Welke mijlpalen ziet u, gelet op de verplichtingen opgelegd door de Europese Commissie betreffende de oprichting van een Functional Airspace Block, tegen 4 december 2012? Welke nieuwe klemtonen wil u naar voren schuiven in het nieuwe beheerscontract? Welke timing hebt u voor ogen voor dit nieuwe beheerscontract?

05.02 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het kader dat de heer

Van den Bergh heeft geschetst, is juist. Dat akkoord is er sinds december 2010 en wij horen langs alle kanten dat dit verhaal muurvast zit. Er zijn twee grote spelers volgens dat verhaal, namelijk Frankrijk en Duitsland, en de kleinere spelers kijken lijdzaam toe. Wij weten ook dat beide grote blokken, zowel Duitsland als Frankrijk, reeds hebben voorgesteld om de hele regio voor hun rekening te nemen en om te functioneren als single ANSP, wat natuurlijk de andere tegen hen in het harnas joeg.

Wij zijn bezorgd over dat dossier, omdat wij vrezen dat wij daar vroeg of laat voorbijgestoken worden. Voor Belgocontrol is het immers van groot belang dat het zich duidelijk positioneert tussen de andere vijf landen. Wij weten ook dat Belgocontrol, gelet op de problemen die er zijn, momenteel niet de meest aantrekkelijke partner is in dat verhaal. Het is dan ook niet ondenkbaar dat bij eventuele herstructureringen in het raam van FABEC Belgocontrol in zijn geheel wordt weggecijferd.

Om de positie van Belgocontrol te vrijwaren en terug leven in het FABEC-verhaal te blazen, ijveren wij reeds langer voor de oprichting van een eengemaakt Benelux-luchtruim, waarbij de kleinere spelers van de groep zich verenigen en positie innemen tegenover de grote landen.

Wij hebben daarvoor in het Benelux-parlement werk verzet, onder andere met ons Vlaams Parlementslid Marc Hendrickx, om dat daar op de agenda te krijgen. Het Benelux-parlement heeft die piste voor een stuk gevolgd, want het wil nu ook dat er werk wordt gemaakt van een Functional Airspace Block Benelux.

Wat is de visie van de regering op de positie van Belgocontrol binnen FABEC? Hoe moeten wij deze visie omzetten in de praktijk?

Hoe staat de regering tegenover de aanbevelingen die door de Interparlementaire Beneluxraad werden gegeven?

Wat is de huidige stand van zaken in het FABEC-dossier? Welke doelstellingen werden reeds gerealiseerd? Wat is de positie van Belgocontrol in deze huidige stand van zaken?

05.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Wat het derde beheerscontract van Belgocontrol en de rol van het openbaar bedrijf binnen FABEC betreft, is de vereiste het herstellen van de financiële stabiliteit van het bedrijf en rekening te houden met de noodzakelijk te voorziene middelen, het preciseren van de opdrachten en de verplichtingen op een manier die meer conform de Europese SES-context is. Het spreekt voor zich dat de prestatieregeling, en meer in het algemeen de rol en de toekomst van het openbaar bedrijf binnen FABEC, een van de sleutelpunten in het beheerscontract is. Daar zal ik heel speciaal op letten.

Ik zou graag de verplichtingen en de positie van Belgocontrol in de FABEC-context versterken, maar het dossier is nog in de onderhandelingsfase. Zodra een nieuwe raad van bestuur en een nieuw management aangesteld zijn, kan dit zo snel mogelijk opgelost worden in overeenstemming met de onderhandelde procedure en conform de wet van 1991.

Momenteel is het verdrag overgezonden aan de FOD Buitenlandse Zaken, belast met de ratificatie. Volgens mijn informatie verloopt alles correct. Binnenkort wordt een voorontwerp van wet voorgesteld. Niets wijst erop dat de voorgestelde termijnen en de Europese reglementering niet zouden nageleefd worden door België of een van de andere landen die het contract hebben ondertekend.

Ondertussen hebben de zes ondertekenende staten in afwachting van de ratificatie en de ondertekening en de inwerkingtreding van het verdrag beslist om op een voorlopige manier samen te werken. Een voorlopige FABEC-raad heeft ondertussen reeds twee keer vergaderd en een derde vergadering vindt deze week plaats. Er zijn voorlopige werkgroepen en werkcomités opgericht om reeds een concrete samenwerking te ontwikkelen, zowel op het gebied van het luchtruim als op het vlak van de financiën, de prestaties en de harmonisatie, om volop operationeel te zijn de dag waarop het verdrag in werking treedt. Dankzij deze beslissing is er een gemeenschappelijk prestatieplan uitgewerkt voor de periode 2012-2014. Dit plan werd na het raadplegen van de geïnteresseerde partijen conform de Europese reglementering doorgestuurd aan de Europese Commissie.

Wat de raadgevingen van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad betreft, kan ik zeggen dat de integratie van het luchtruim boven België, Nederland en Luxemburg, en deels ook Noord-Duitsland, reeds een feit is in de *upper airspace*. Het wordt gecontroleerd vanuit het Eurocontrolcentrum in Maastricht. Het is nog steeds het enige voorbeeld van internationale samenwerking op het vlak van de luchtverkeersleiding.

Het moet ook vermeld worden dat de Benelux-landen momenteel de enige zijn die een prestatieplan inzake kostenefficiëntie hebben ingediend, dat door de Europese Commissie als in overeenstemming met de EU-doelstellingen werd beoordeeld.

Ook hier geven de Benelux-landen dus het goede voorbeeld. Wat meer is, de aanbevelingen sluiten door hun aard zelf en door de SES-reglementering ook aan bij de objectieven van het FABEC-verdrag en maken vervolgens deel uit van de leidende principes van de actie van de autoriteiten in die materie.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor het antwoord.

05.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat wij ter zake bijzonder proactief moeten proberen te zijn.

U hebt gelijk als u zegt dat het verhaal van MUAC, Maastricht Upper Area Control, een eerste goede stap is. Het is echter ook een heel beperkte stap. Die stap is er bovendien al heel lang, aangezien hij enkel op het bovenste luchtruim slaat.

Op het moment dat wij vliegtuigen naar onze luchthavens willen krijgen, hebben wij natuurlijk ook het gedeelte nodig dat daar onder zit. Het is maar door die zaken te integreren en er één luchtruim van te maken, dat wij net die voordelen kunnen boeken. Ik verwijs onder andere naar de Continuous Descent Approach. Dat kan enkel op het moment dat men zowel het luchtruim van MUAC beheert als alles wat daaronder zit, want dan kan de landing in een continue beweging ingezet worden, wat voordelen oplevert voor de geluidshinder rond onze nationale luchthaven, maar bijvoorbeeld ook voordelen heeft inzake brandstofverbruik. Zeker wanneer het emissierechtensysteem in werking treedt, wordt dat laatste toch wel heel belangrijk.

Ik wil er dus op aandringen, gelet op het bestaand draagvlak, om daarin een stap vooruit te zetten met de Benelux, om op die manier de andere landen mee uit te nodigen om FABEC effectief in de praktijk om te te zetten. In dat verhaal zijn er namelijk, zoals u zegt, wel wat belemmeringen in Frankrijk, Duitsland en Zwitserland. Als wij met de Benelux die grens kunnen doorbreken – voor een stuk is het met de Europese gedachte ook zo gelopen – dan denk ik dat wij heel dat verhaal vooruit kunnen helpen. Ik zou er dus zeker werk van maken om daarvoor effectief te gaan.

Als ik het goed begrepen heb, hebt u daartoe tijdens de bespreking van uw beleidsnota al een opening gemaakt door te denken op Benelux-vlak. Welnu, laten wij daarvan over de partijgrenzen heen, over de grenzen van meerderheid en oppositie heen, effectief werk maken. Ik denk dat dit in het belang is van ons allen en zeker ook in het belang van onze eigen luchtverkeersleiding.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Vraag van de heer Koenraad Degroote aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de opsporing van niet-verzekerde wagens via de autokeuring" (nr. 10729)

06 Question de M. Koenraad Degroote à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la recherche des véhicules non assurés par le biais du contrôle technique" (n° 10729)

06.01 Koenraad Degroote (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik had deze vraag gesteld aan de minister van Binnenlandse Zaken, maar ze is doorverwezen naar deze commissie.

Mijnheer de staatssecretaris, het gaat om de instrumenten die er bestaan om de overheid beter in staat te stellen om onverzekerde wagens op te sporen. In mijn ogen komt dat nog steeds onvoldoende aan bod. Wij denken hierbij aan de autokeuring. Het zou nuttig zijn, mochten de diensten van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit hiervoor samenwerken. Het voordeel is volgens mij dat de controle van de verzekeringsstaat dan recurrent is en geldt voor ieder voertuig. Welke mogelijkheden ziet u in het implementeren van een controle op de verzekeringsstaat van een voertuig ter gelegenheid van de autokeuring? Welke praktische implementatie dient hiervoor voorzien te worden door de keuringscentra inzake opleiding en personeel?

06.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De opsporing van niet-verzekerde wagens via de autokeuring is een piste, maar ik vrees dat het weinig resultaat zou opleveren omdat bijna 1 chauffeur op 10 zich niet aanmeldt bij de technische keuring. Het aantal bestuurders dat rondrijdt in een niet-verzekerde wagen wordt op 1,2 % geschat. De kans is dan ook reëel dat wie niet verzekerd is eveneens niet voldoet aan de keuringsvereisten. Wanneer bekend zou zijn dat de technische keuring de verzekeringsplicht nakijkt, zou dit des te meer het geval zijn. De verschillende oplossingspistes die ik heb ontvangen laat ik nu onderzoeken door een werkgroep. Deze moet op korte termijn een actieplan voorstellen om het naleven van zowel de verzekerings- als de keuringsplicht te verhogen. Verschillende stakeholders zijn hierin vertegenwoordigd zodat ook mijn collega's van Justitie en Economie erbij betrokken zijn. De verzekering behoort immers tot de bevoegdheid van minister Vande Lanotte.

06.03 **Koenraad Degroote** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik neem akte van uw antwoord. Als een aantal voertuigen zich niet ter keuring aanbiedt, dan zal dat misschien wel hoofdzakelijk als gevolg hebben dat zij inderdaad niet verzekerd zijn. Door het instrument van de keuring is dat dan een deel dat wel al opgespoord is. Ik meen dus dat dit toch zijn nut zou kunnen hebben. Als wij niet eens een proef doen om dat uit te testen, de keuring houden en de vraag stellen, dan zullen wij het nooit weten. Ik meen echter dat daaruit toch resultaten zouden kunnen voortkomen. Niettemin apprecieer ik het dat u ook andere pistes bewandelt en wij zullen dus alles laten onderzoeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van administratieve boetes voor inbreuken op de spoorwegveiligheid" (nr. 10413)**

07 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'instauration d'amendes administratives lors d'infractions à la sécurité ferroviaire" (n° 10413)**

07.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de Ministerraad van 15 maart 2012 keurde uw voorstel goed om een aantal inbreuken op de spoorwegveiligheid met administratieve in plaats van strafrechtelijke boetes te bestraffen. Men verwijst daarvoor naar het ontwerp van KB tot uitvoering van de wet van 28 december 2011 tot wijziging de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

De boetes zijn van toepassing op de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder en de houder van een vergunning, wanneer zij de exploitatieveiligheid van de spoorwegen in het gedrang brengen. Het gaat om een lijst van overtredingen, gaande van bepalingen voor bestuurders en veiligheidspersoneel tot het behalen van veiligheidsdoelstellingen. De boetes variëren van 50 tot 1 000 euro, als het gaat over eerstegraadsovertredingen, van 100 euro tot 1 000 euro, voor de tweede graad, en van 400 tot 8 000 euro voor de derde graad.

Naar aanleiding daarvan werd u in de pers als volgt geciteerd: "Aangezien administratieve boetes makkelijker en sneller toe te passen zijn, dragen ze beter tot de verkeersveiligheid bij." Gelukkig stond er in de Franstalige versie van de persmededeling "mieux de garantir la sécurité ferroviaire", want er is wel een verschil tussen verkeersveiligheid en spoorveiligheid.

Ik kom tot de essentie, mijnheer de staatssecretaris. Wat is de evolutie van het aantal opgelegde en uitgevoerde strafrechtelijke boetes voor inbreuken op de spoorwegveiligheid tijdens de voorbije jaren per spoorwegonderneming, spoorweginfrastructuurbeheerder en houder van een vergunning? Wat is hiervan de analyse en wat zijn de conclusies?

Op welke wijze en volgens welke planning zullen de administratieve boetes voor inbreuken op de spoorwegveiligheid worden ingevoerd? Op welke wijze werd de lijst van overtredingen opgemaakt en werden de categorieën eerste graad, tweede graad en derde graad bepaald?

In welke evaluatie is voorzien na de invoering van het systeem van administratieve boetes voor inbreuken op

de spoorwegveiligheid?

07.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, tot nu toe telde men geen enkele opgelegde en uitgevoerde strafrechtelijke boete voor inbreuken op de spoorwegveiligheid tijdens de voorbije jaren. De commissie-Buizingen heeft vastgesteld dat de bestaande sancties niet aangepast waren en dat er juist daardoor nood is aan administratieve boetes.

De huidige sancties blijken niet aangepast te zijn, omdat zij te grote gevolgen hebben, zoals de intrekking van het certificaat of de vergunning. Daarom heeft het Parlement een wet aangenomen die administratieve boetes toelaat en heb ik een uitvoeringsbesluit voorgelegd aan de regering, waarbij veiligheidsinbreuken het voorwerp kunnen uitmaken van zulke administratieve boetes.

De overtredingen van de eerste graad betreffen de feiten en gedragingen die geen impact hebben op de veiligheid van personen en die de werking van de veiligheidsinstanties of het onderzoeksorgaan niet ernstig belemmeren. De overtredingen van de tweede graad betreffen de feiten en gedragingen die een directe of indirecte impact hebben op de veiligheid van personen of die de werking van de veiligheidsinstanties of het onderzoeksorgaan ernstig belemmeren. De overtredingen van de derde graad betreffen de feiten en gedragingen die van die aard zijn dat ze een ongeval of een ernstig ongeval kunnen veroorzaken.

Zodra er redelijkerwijze een impact is op de veiligheid van personen, zal er sprake zijn van een overtreding van minstens de tweede graad.

Een evaluatie van de wet kan uiteraard worden overwogen in de komende jaren teneinde de impact op de veiligheid van het spoor vast te stellen.

07.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, u zegt dat een evaluatie kan overwogen worden. U hebt in uw antwoord zeer terecht verwezen naar de vaststelling van de commissie-Buizingen dat er een te groot verschil zat tussen de eventuele strafrechtelijke boetes en het niet-optreden, met als gevolg dat men in feite nooit heeft opgetreden en dat er nu wel een tussenoplossing is. Het is in elk geval opvallend dat dit in het verleden nooit werd toegepast, maar ik begrijp natuurlijk wat de overwegingen waren.

U zou een evaluatie niet alleen moeten overwegen, maar best ook effectief doen, gelet op uw eigen voornemen. U zei immers dat de verkeersveiligheid, en ik vermoed dat ook de spoorveiligheid daaronder valt, voor u een topprioriteit is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de klachten en bezorgdheden van de motorrijders"** (nr. 10460)

08 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les plaintes et les préoccupations des motards"** (n° 10460)

08.01 **Tanguy Veys** (VB): De motorrijders hebben in het verleden enkele keren aangeklopt bij uw voorganger, collega Schouppe. Ze zijn zelfs een keer tot bij hem thuis geweest. Zij hebben hem toe zelfs een kleine brommer cadeau gedaan. Ik weet niet in welke mate u bij wijze van spreken door de Grieken begunstigd geweest bent met geschenken. Er zijn in ieder geval redenen genoeg voor de motorrijders om bij u aan te kloppen.

Zo'n 400 motorrijders van de Fédération Belge des Motards en Colère zijn op 17 maart bij u thuis in Luik afgezakt. Ja, in de buurt van Luik, Verviers.

08.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Waar woont u?

08.03 Tanguy Veys (VB): Gent. Excuseer, Verviers, ik dacht dat u in Luik woonde. Ik weet niet of dat een belediging was. Zij zijn in ieder geval tot bij u thuis afgezakt om hun grieven over te maken. De Fédération Belge des Motards en Colère, die de actie organiseerde, pleit in overleg met de motorrijders om wetten en maatregelen uit te dokteren die onder andere moeten zorgen voor een vlottere doorstroming van het verkeer. De FBMC hekelt ook het feit dat er nog al te vaak maatregelen worden genomen zonder vooraf de betrokkenen, de motorrijders, te raadplegen. Als voorbeeld haalde Joe Vereecke, de voorzitter van de FBMC, onder andere de busbanen van de MIVB en de nieuwe reglementering met betrekking tot de kledij van de motorrijders aan. De FBMC wees er bovendien op dat het aantal motorrijders in bijna 15 jaar is toegenomen met 400 %, terwijl het aantal dodelijke verkeersongevallen met de motor stabiel bleef tijdens deze periode, dat 42 % van de dodelijke verkeersongevallen met de motor op kruispunten gebeurt en dat 50 % van de dodelijke verkeersongevallen met de motor gebeurde aan een snelheid van minder dan 50 km per uur.

Op basis van die grieven en aangezien men u die klachten persoonlijk overhandigd heeft, hebt u daarvan zeker kennis kunnen nemen. Mogelijk hebt u bij dat overleg ook reeds gereageerd en een aantal maatregelen genomen.

Toch had ik van u ook graag in deze commissie vernomen of u de bezorgdheden en de klachten van de motorrijders deelt? Zo ja, op welk vlak en welke maatregelen hebt u genomen? Zo neen, waarom niet en op welk vlak niet?

08.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, natuurlijk deel ik de bekommernis van de motorrijders. Ik ben mij ervan bewust dat tweewielers volwaardige verkeersdeelnemers zijn, net zoals alle andere deelnemers. Bovendien dragen zij bij tot een grotere mobiliteit.

Op dinsdag 27 maart ontving ik een delegatie van de FBMC en op latere tijdstippen verschillende motorfietsverenigingen binnen de MotorCycle Council.

De MotorCycle Council is een strategische alliantie van alle federaties die in België de belangen van de motorrijders verdedigen. Deze federaties komen uit de meest verschillende domeinen met betrekking tot het motorrijden.

Het is de bedoeling dat wij gezamenlijk bespreken wat er inzake verkeersveiligheid nog verder kan worden verbeterd voor de motorrijders.

Wij moeten echter ook beseffen dat het motorrijden een veel groter risico inhoudt om betrokken te zijn bij een dodelijk ongeval. Het risico is dertien keer groter dan voor personenwagens. De reden voor de fragiliteit van de motorrijder is inherent aan de motor. Er is immers weinig bescherming tegen botsingen, de passieve veiligheid is minder of niet aanwezig, hun zichtbaarheid is minder in hoofde van de andere weggebruikers enzovoort.

Bij het uitwerken van de maatregelen voor de motorrijders door mijn voorganger op Mobiliteit werd wel degelijk een beroep gedaan op een specifieke werkgroep Motorrijders in de federale commissie voor de Verkeersveiligheid.

Een aantal items, die nu terug te vinden zijn in de Wegcode, werden daar voorafgaandelijk besproken. Deze werkgroep was samengesteld uit motorrijders van de verschillende representatieve motorverenigingen, vertegenwoordigers van verschillende organisaties, de Gewesten, de politie enzovoort.

De uitgewerkte maatregelen, zoals het rijden tussen de files en het rijden op busstroken, de beschermende kledij of het vervoer van kinderen op motoren, zijn alle bedoeld om de veiligheid van de motorrijders te verhogen, maar ook om hun mobiliteit te verbeteren.

De federale regering heeft de nodige maatregelen op dat gebied genomen. De Gewesten zijn verantwoordelijk voor het plaatsen van de gepaste borden en om het gebruik van de busstrook toe te laten voor motorrijders.

Ten slotte wil ik nog wijzen op de toepassing van de derde Europese richtlijn betreffende het rijbewijs, die begin volgend jaar in werking zal treden. Het is de bedoeling om tegen dan een betere opleiding te geven aan de motorrijders volgens een vastgesteld opleidingsprogramma. Ook de voorbereiding daarvan werd

besproken in een technische werkgroep met experts inzake motorrijden.

08.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

09 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de analyse van de Zwitserse politieke wetenschapster Regula Stämpfli omtrent het busongeval in Zwitserland" (nr. 10466)

09 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'analyse d'une politologue scientifique, Regula Stämpfli, au sujet de l'accident d'autocar en Suisse" (n° 10466)

09.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, naar aanleiding van het busongeval op 14 maart 2012 in Zwitserland, waarbij 28 doden vielen, waaronder 22 kinderen, verklaarde u in uw hoedanigheid van staatssecretaris voor Mobiliteit dat België op het vlak van veiligheid zeer strenge regels, conform de Europese normen, toepast en op sommige vlakken zelfs strenger is.

Nochtans stelde de Zwitserse politieke wetenschapster Regula Stämpfli in een toen nog recente column op de Zwitserse nieuwssite *News.ch* met als titel "*Belgisation: weshalb Unglücke auch politisch sind*" dat de controle, de opleiding, de rijtechniek en de uitrusting van de reisebussen in België op het niveau van een derdewereldland of slechter zijn. Ik citeer daarmee mevrouw Stämpfli.

Volgens de Zwitserse, die in België woont – men zou er dus van kunnen uitgaan dat zij met kennis van zaken kan oordelen –, zorgen ongelukken in België er nooit voor dat het systeem zelf in vraag wordt gesteld.

Zij stelt in haar artikel dan ook voor in de Europese verkeersinfrastructuur een nieuw begrip te introduceren, met name de belgicisering. Het verwijst naar het land waar werkelijk alles mogelijk is en waar geen enkele verantwoordelijke zijn straf moet uitzitten, naar het land vanwaar de Europese president komt en naar het land dat, behalve chocolade, mosselen en frieten, niets goeds kan afleveren.

De columnist vraagt zich af waarom de Europese Unie zo iets heeft toegelaten. Zij spreekt van corruptie.

Op het einde van het stuk haalt zij zelfs de zaak-Dutroux aan: "PS: Nog een verband met België dat niet mag worden vergeten: de minister die Dutroux in de jaren negentig vrijliet, werd door de Europese Commissie en het Europees Parlement tot Europees rechter bevorderd. Vive la Belgique." Aldus verwijst zij naar de heer Melchior Wathelet senior, die trouwens recent nog een nieuwe benoeming te beurt is gevallen.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate deelt u zelf de analyse van de Zwitserse politieke wetenschapster Regula Stämpfli? Zo ja, op welk vlak deelt u haar analyse? Welke maatregelen werden op basis van haar analyse getroffen? Zo neen, op welk vlak deelt u haar analyse niet? Waarom deelt u haar analyse niet?

09.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ik heb te veel respect voor de goede samenwerking met de Zwitsers naar aanleiding van het ongeval in Zwitserland om commentaar te geven op het interview van mevrouw Stämpfli.

09.03 Tanguy Veys (VB): Ik kan begrijpen dat u niet reageert op het persoonlijke aspect, maar het gaat hier toch om iemand die iets vertegenwoordigt, een wetenschapster, iemand die met haar artikel een statement wil maken. Ik zie daar geen politieke aanval in. Ik zie daar een analyse in, ook over het beleid op het vlak van verkeersveiligheid.

Ik had verwacht dat u als staatssecretaris minstens zou zeggen of u haar analyse al dan niet bijtreedt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het mandaat van het kernkabinet omtrent de kritiek en de voorstellen van Brussels Airlines op de hoge loonkosten in België en de oneerlijke concurrentie in de luchtvaartsector" (nr. 10514)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "Brussels Airlines" (nr. 10730)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rapport van de Vlaamse Luchthavencommissie over de oneerlijke concurrentie in de Belgische luchtvaart" (nr. 10806)

10 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le mandat qui lui a été donné par le cabinet restreint concernant les critiques et les propositions de Brussels Airlines relatives aux coûts salariaux élevés en Belgique et à la concurrence déloyale dans le secteur aéronautique" (n° 10514)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "Brussels Airlines" (n° 10730)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de la Commission flamande des Aéroports sur la concurrence déloyale dans le secteur du transport aérien en Belgique" (n° 10806)

10.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, bij luchtvaartmaatschappij Brussels Airlines werken 3 000 personen en Brussels Airlines is de grootste klant van Brussels Airport, de uitbater van de luchthaven. Brussels Airlines boekte vorig jaar echter ruim 80 miljoen euro verlies. Brussels Airlines zou namelijk het slachtoffer zijn van een beslissing van de Europese Commissie waardoor werknemers van luchtvaartmaatschappijen hun taksen en sociale lasten kunnen betalen in het land waar het bedrijf zijn zetel heeft. Daardoor kan bijvoorbeeld een bedrijf als Ryanair zijn personeel uitbetalen tegen lere voorwaarden, en die zijn veel gunstiger dan de Belgische. Dat is een fenomeen dat zich ook in andere sectoren voordoet, maar dat toch ernstige gevolgen heeft.

Als Brussels Airlines wegens de hoge loonkosten en de concurrentie van Ryanair vertrekt uit België, zou dat een opdoffer van formaat zijn voor de luchthaven. Dan dreigen ook de plannen van het Duitse Lufthansa, de grootste aandeelhouder van Brussels Airlines, om van Zaventem zijn vijfde luchtvaartknooppunt te maken na Frankfurt, München, Zürich en Wenen, in de prullenmand te belanden. Etienne Davignon, de voorzitter van de raad van bestuur van Brussels Airlines, heeft daarom bij de regering aangeklopt en zou geprobeerd hebben duidelijk te maken dat de situatie onhoudbaar is: "Wij hebben de regering op de hoogte gebracht van de preciaire situatie. Nu moeten wij zien of zij bereid is iets te doen. Ons budget voor dit jaar gaat uit van een vermindering van het verlies tot 20 miljoen euro, maar als er niets verandert, is dat niet meer haalbaar."

De roep naar een gezonde concurrentie in de sector klinkt dan ook steeds luider, om de toekomst van de luchthaven niet in het gedrang te brengen. Een van de mogelijkheden is de creatie van een fiscaal gunstregime voor vliegend personeel, de stewards en de piloten, naar het voorbeeld van de uitzondering die de regering in de jaren '90 maakte voor de rederijen. De vraag is of Europa dat allemaal zal aanvaarden. Daarom zou u van het kernkabinet een mandaat hebben gekregen voor een onderzoek van dit dossier.

In de marge merk ik op dat u blijkbaar reeds hebt gereageerd. U stelde dat u niet zo positief staat tegenover de vraag van Brussels Airlines. In *La Libre Belgique* zei u dat u niet in hulp zou voorzien voor Brussels Airlines bij slecht beheer: "L'Etat n'aidera pas SN si elle a été mal gérée." Het is vreemd te moeten vernemen dat u er al rekening mee houdt dat dit de conclusie zou kunnen zijn.

Daarnaast blijkt ook uit een rapport van de Vlaamse Luchthavencommissie dat de concurrentiepositie van de luchthavens van Charleroi en Luik tegenover die van Zaventem vooral in het nadeel is van Zaventem. Ook

daarvoor zou u uw verantwoordelijkheid als staatssecretaris kunnen opnemen.

Waaruit bestaat het mandaat dat u als staatssecretaris hebt ontvangen? Welke maatregelen werden genomen op basis van dit ontvangen mandaat? In welke planning is voorzien?

Op 20 maart 2012 is dit alles in de media gekomen. Ik vermoed dat u sindsdien niet hebt stilgezeten.

Deelt u de kritiek en de voorstellen van Brussels Airlines in verband met de hoge loonkosten en de concurrentie?

10.02 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de voorzitter, ik herhaal niet alles wat mijn collega heeft gezegd.

Het koninklijk besluit van 12 september waarin de *terminal navigation charges* werden aangepast, is een element dat kan meespelen, misschien niet rechtstreeks voor Brussels Airlines maar wel voor een aantal andere maatschappijen en dan vooral voor cargomaatschappijen in Zaventem. Wij mogen niet de illusie koesteren dat de verdwijning van Brussels Airlines een goede zaak zou zijn voor de andere luchthavens in dit land. Het gevolg is een onmiddellijke verschuiving van een groot deel van de Ryanairvluchten van Charleroi naar Zaventem. Omdat er geen opvulling mogelijk is door een andere carrier die voldoende de systeemkosten kan dragen, zullen beide luchthavens over de kop gaan. Bovendien zal Belgocontrol door het gebrek aan inkomsten, wat stilaan onvermijdelijk wordt, sneller dan voorzien crashen.

U zei al dat u maatregelen zou uitwerken om het koninklijk besluit aan te passen. Over welke aanpassingen gaat het? Wat is de timing?

Vlaams minister-president Peeters stelde de federale regering al voor om de Europese verordening inzake de vrijstelling van de luchtvaartnavigatieregels voor luchthavens met minder dan 50 000 commerciële luchtbewegingen niet meer toe te passen. Wat is uw mening dienaangaande?

Het is mogelijk dat Brussels Airlines verhuist naar Malta. Dat is zelfs al concreet onderzocht. Wat zijn de gevolgen voor Belgocontrol? Wij weten dat Belgocontrol haar laatste geld gebruikt. Het is onwaarschijnlijk dat er nog leningen worden verstrekt, gelet op de precaire situatie van de banken, zeker als er geen wijzigingen mogelijk zijn.

De banen en systemen van de luchthaven van Zaventem worden ook voor militair luchtverkeer gebruikt. Daarvoor wordt geen vergoeding betaald. Vertrekkende passagiers betalen op Zaventem wel een bijdrage voor de werking van het DGLV, iets wat op de Waalse luchthavens niet gebeurt.

Dit zijn allemaal voorbeelden van hoe de concurrentiepositie van onze nationale luchthaven blijkbaar ondergeschikt is aan die van andere luchthavens. Als ik daar het effect bijtel van een bepaalde subsidiepolitiek — in de pers konden wij lezen over 15 euro per passagier — vraag ik mij af of de federale overheid wel werkt aan maatregelen die de nationale luchthaven toelaten te overleven.

Bovendien zijn er de loonkosten van het vliegend personeel. Wij moeten ervoor zorgen dat er mogelijkheden zijn om te overleven. Zo zou de volledige Belgische arbeidswetgeving moeten worden toegepast voor iedereen. Zult u daarvoor maatregelen nemen? Daarmee bedoel ik vooral boven op wat vandaag waarschijnlijk in het Europees Parlement wordt goedgekeurd, namelijk die kleine stap in de goede richting dat, na een overgangsperiode van tien jaar, het socialezekerheidsstelsel van de thuisbasis effectief moet worden toegepast. Ik vraag mij af of u nog aanvullende maatregelen zult nemen.

Wordt met de Gewesten overleg gepleegd om iets te doen aan de oneerlijke concurrentie in afwachting dat Europa definitief ingrijpt? Zoals u weet, is ook dat dossier opnieuw geopend, en volgens mij niet onterecht.

Tot slot, de verschuiving van het verkeersaandeel van de luchthaven van Zaventem naar de luchthaven van Charleroi zorgt er enerzijds voor dat er jobs worden verplaatst, maar anderzijds ook dat er jobs verdwijnen. U hebt ongetwijfeld de cijfers gezien van wat een vlucht bij Brussels Airlines aan jobs en afgeleide economische activiteiten oplevert en wat een vlucht bij Ryanair oplevert. Dat verlies aan jobs heeft een weerslag op de hele Belgische economie. Zult u maatregelen nemen om die situatie te voorkomen? Zo ja, welke?

10.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, u verwijst naar wat ik heb gezegd in de kranten en ik zal dit ook herhalen. Als de reden voor de slechte cijfers van Brussels Airlines te vinden is in slecht beheer, dan zal de Staat zeker geen maatregelen nemen. Dit zou immers neerkomen op staatssteun en dat is, zoals u weet, onmogelijk.

Als wordt bevestigd dat de slechte resultaten van SN Brussels Airlines het gevolg zijn van onredelijke concurrentie, dan moeten er misschien verschillende maatregelen worden genomen. Deze maatregelen zullen nooit maatregelen zijn voor Brussels Airlines alleen. Het zal om maatregelen gaan voor de luchtvaartsector in België.

Ik denk dat deze precisering meer dan nuttig was.

Ingevolge de conjuncturele situatie en een structurele concurrentievervalsing op het vlak van loonkosten loopt luchtvaartmaatschappij Brussels Airlines het risico om de strategische herstructurering, die een voorwaarde is voor haar leefbaarheid op lange termijn, niet te kunnen uitvoeren. De enige strategie die een versterking van de maatschappij Brussels Airlines binnen de Star Alliance toelaat, bestaat erin om Brussel te ontwikkelen tot een hub aan de zijde van Zürich, München en Frankfurt. Een hubmodel kan echter pas functioneren wanneer een luchthaven over voldoende connectiviteit beschikt en dit kan enkel worden gewaarborgd door een sterke nationale operator.

Laatstgenoemde moet beschikken over een netwerk dat bestaat uit een voldoende aantal Europese bestemmingen dat enerzijds een goede mix van passagiersvertrekpunten tot eindbestemming en transitpassagiers biedt, en dat anderzijds ook een goede mix van vluchten van middellange en lange afstand telt.

De enige mogelijke manier om het moeilijk evenwicht tussen een vermindering van de kosten en de netwerkstrategie te vinden en te bewaren, is de keuze voor een alternatieve uitweg waarbij er geen sprake is van een inkrimping van het netwerk en een verlies van activiteiten. Deze alternatieve uitweg laat bovendien toe om een structureel competitiviteitsprobleem van de onderneming ten aanzien van de concurrenten die opereren vanuit een basis in België, op te lossen.

In navolging van hetgeen bestaat voor de maritieme sector, bestaat de oplossing erin om een wetgevende maatregel van algemene strekking voor de luchtvaartsector in te voeren. Deze maatregel zou een vermindering van de sociale lasten toestaan voor het boordpersoneel van luchtvaartmaatschappijen die een basis hebben in België. De wet zou artikel 38 van de wet van 1991 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers wijzigen door aan de Koning de bevoegdheid te geven om de tarieven te bepalen voor de bijdragen voor de sociale zekerheid die van toepassing zijn voor de werkgevers die de hoedanigheid van communautaire luchtvaartmaatschappij bezitten, voor de werknemers die deel uitmaken van hun boordpersoneel evenals die welke van toepassing zijn op de werknemers. Een bijkomende oplossing zou erin bestaan om aan maatschappijen die de hoedanigheid van communautaire luchtvaartmaatschappij bezitten een vrijstelling van doorstorting van de bedrijfsvoorheffing ten belope van een percentage te verlenen door de wijziging van artikel 275 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen.

Het kernkabinet van dinsdag 20 maart heeft mij ermee belast om in overleg met de ministers van Sociale Zaken, Werk, Financiën, Pensioenen en Begroting de mogelijkheid voor de vermindering van sociale lasten en de vrijstelling van de doorstorting van de bedrijfsvoorheffing voor het boordpersoneel van de luchtvaartsector te onderzoeken. Een eerste vergadering met de afgevaardigden van de betrokken ministers vond plaats op donderdag 22 maart. De werkzaamheden van deze werkgroep zullen deze week worden voortgezet op basis van cijfergegevens die nog moeten worden voorgelegd teneinde de budgettaire weerslag van de voorgestelde maatregelen te kunnen bepalen. Ik moet ook zeggen dat SN Brussels Airlines ons de redenen voor de slechte cijfers komt uitleggen.

Op dit ogenblik worden nog simulaties gemaakt van wat de invloed is op de heffingen van de verschillende maatschappijen, van verschillende exponenten die kunnen toegepast worden en ook van een mogelijke optimalisatiefactor. Het is de bedoeling een formule voor de heffing te vinden die geen al te grote schommelingen van de heffingen veroorzaakt, zowel voor de luchtvaartmaatschappijen met passagiers als voor de cargomaatschappijen.

Feit is dat om de financiële leefbaarheid bij Belgocontrol te waarborgen, er een financiering moet gevonden worden voor de dienstverlening op de regionale luchthavens. Mijn diensten willen al heel lang besprekingen

opstarten met de Gewesten teneinde bevredigende oplossingen te vinden. De oplossing voor Belgocontrol ligt niet alleen bij de regionale luchthavens. Ze ligt ook bij Belgocontrol zelf, bij de manier waarop Belgocontrol wordt beheerd en bij de uitbreiding van de activiteiten van Belgocontrol, bijvoorbeeld de samenwerking met Luxemburg. Er zijn dus verschillende andere mogelijkheden om de financiële toestand van Belgocontrol te verbeteren.

Voor zover mij bekend, is het verplaatsen van de activiteiten van Brussels Airlines naar het Waals Gewest of het buitenland momenteel niet aan de orde.

10.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord en voor de verduidelijking omtrent uw visie hoe u de zaken van Brussels Airlines of de luchtvaartsector eventueel wil ondersteunen. Wat het aspect concurrentievervalsing of concurrentieverstoring betreft, wil ik er wel op wijzen dat de Waalse regering per passagier op de luchthaven van Charleroi 15 euro geeft, en dat de loonpolitiek niet alleen door concurrerende luchtvaartmaatschappijen wordt gevoerd, maar ook door andere overheden, in dit geval het Waals Gewest.

Wanneer andere sectoren aan de deur kloppen – bijvoorbeeld bij de problematiek van de hoogoven Carsid bij Charleroi – reageert men direct de dag zelf nog en moet al het nodige gedaan worden, terwijl men nu toch iets voorzichtiger reageert. Men zegt dat het onderzocht zal worden en dat de cijfers zullen opgevraagd worden, terwijl de Belgische sector van de luchtvaartmaatschappijen al veel langer dan vandaag klaagt over concurrentievervalsing en over de nadelige positie tegenover de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en regionale luchthavens.

Ik hoop dat men deze keer wel snel en efficiënt zal optreden.

10.05 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij dat u een aantal pistes onderzoekt om de situatie op Brussel-Nationaal te verbeteren. U mag bepaalde zaken echter niet uit de weg gaan. Als wij het hebben over het al dan niet toepassen van de vrijstelling van 50 000 commerciële vluchten, moet daar ook iets rond gebeuren. Dat zorgt niet onmiddellijk voor een aanpassing van het eenheidstarief, maar wel voor openheid en transparantie over wat er gebeurt. Als u gesprekken zult voeren over de financiering van de kosten die voor de regionale luchthavens moeten worden gemaakt, moet u ook dat aspect meenemen om het goed uit te werken.

Als u spreekt over het uitbreiden van het werkingsterrein van Belgocontrol met bijvoorbeeld Luxemburg, weet u dat dit nu al het geval is. Op dit moment wordt enkel de *approach* van Luxemburg door Luxemburgse verkeersleiders gedaan. In Luxemburg dacht men er een goed jaar geleden zelfs aan om een deel van de dienstverlening van Belgocontrol af te bouwen en dit zelf te doen. Dat is dus de omgekeerde richting. Ik zou dus vooral in een FABEC-context durven denken. Zoiets kan besparingen opleveren voor de *airlines*, bijvoorbeeld in het beperken van *delays*. Dat zijn momenteel zware kosten voor de *airlines* en daar is iets mogelijk. Laten wij alstublieft vermijden dat door een ongelukkig uitgevoerde FABEC de *delays* die momenteel vooral in Frankrijk en Duitsland worden geboekt, bij ons worden gecompenseerd. Dan zijn wij nog veel verder van huis en komen wij er helemaal niet.

Het is goed dat u de tarieven zult herbekijken en een goed evenwicht zoekt. Laten wij daarvan op korte termijn werk maken, dat is meer dan nodig. Ik blijf dit van zeer nabij opvolgen, zoals u van mij verwacht. U moet integrale maatregelen nemen, want dit is niet louter en alleen de noodkreet van Brussels Airlines, wel van hoe wij ervoor kunnen zorgen dat Zaventem als nationale luchthaven in goede gezondheid blijft. Laten wij er niet van uitgaan dat de regionale luchthavens die rol zullen overnemen. Ik weet dat uw partij in het verleden signalen gaf dat men van Brussel-Nationaal een kleine zakenluchthaven wilde maken, maar als dat gebeurt, ligt heel onze luchtvaartsector op de keien. Gaat u alstublieft met dat domein aan de slag en zorg ervoor dat eindelijk gebeurt wat uw voorgangers niet hebben kunnen doen, met name een luchtvaartbeleid voeren.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 10679 van de heer Veys.

10.06 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, ik heb tijdens het debat over de

rijopleiding reeds geantwoord op deze vraag en op de vraag over de regionalisering van de rijopleiding.

De **voorzitter**: Die vragen zijn aan bod gekomen tijdens het debat.

10.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, kunt u mij het schriftelijk antwoord bezorgen?

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u krijgt de papieren versie.

11 Question de M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le développement des firmes 'boîtes aux lettres' dans le secteur du transport routier et ses impacts sur la sécurité routière" (n° 10795)

11 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de groei van postbusfirma's in de sector van het wegvervoer en de impact ervan op de verkeersveiligheid" (nr. 10795)

11.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le 29 février dernier, le syndicat de transport UBOT-FGTB organisait une action symbolique pour protester contre les pratiques de dumping social et fiscal qui, selon le syndicat, sont organisées quotidiennement via des entreprises de l'Europe de l'Est ne consistant souvent qu'en une boîte aux lettres d'une entreprise belge.

Ces pratiques, qui visent à installer le siège social d'une filiale de l'entreprise dans un pays d'Europe de l'Est, permettent d'avoir ainsi recours à une main-d'œuvre beaucoup moins chère: le salaire moyen ne représenterait, selon les sources et les estimations, qu'un tiers ou un cinquième du salaire du chauffeur belge.

De plus, les conditions de travail auxquelles ces chauffeurs sont soumis sont très indignes d'un point de vue social et remettent en cause la sécurité routière. Comme le souligne notamment le secrétaire fédéral UBOT-FGTB, M. Frank Moreels, dans la livraison de *Syndicats* du 9 mars dernier, pour citer mes sources, "ces pratiques engendrent l'exploitation du chauffeur belge comme du chauffeur de l'Europe de l'Est. Pendant de longues semaines (six semaines jusqu'à trois mois), ce dernier habite dans son camion ou même dans un conteneur". Voilà plus d'un an, ces pratiques ont déjà été dénoncées par UBOT-FGTB dans un 'livre noir' sur le transport.

Je souhaite parler d'un élément qui concerne le respect du contrôle technique des véhicules, comme évoqué dans ce 'livre noir'. Comment se peut-il que des camions immatriculés dans un pays de l'Europe de l'Est, qui effectuent constamment des trafics en Belgique et ne rentrent donc jamais dans leur pays d'origine, disposent quand même de tous les documents relatifs au contrôle technique?

Les accusations sont claires, car la réponse est simple: pendant le week-end, lorsque les camions sont à l'arrêt, les documents voyagent entre la Belgique et le pays d'origine et reviennent munis de tous les cachets nécessaires. Ou bien, à condition de disposer des bons contacts, les documents sont même estampillés en Belgique par le personnel diplomatique du pays concerné.

L'actualité récente a montré la pertinence des actions et de l'analyse du syndicat puisqu'un incendie a détruit un hangar de Wingene dans lequel étaient hébergés dix chauffeurs de poids lourds polonais. Cet incendie a d'ailleurs entraîné le décès de plusieurs d'entre eux le 1^{er} avril dernier. C'est un fait exemplatif des pratiques qui ont cours aujourd'hui dans le transport routier.

Ces pratiques interpellent quant à l'application correcte, voire la portée actuelle, de plusieurs directives européennes:

- la directive sur le cabotage qui interdit à une firme de transport européenne d'effectuer dans un pays tiers plus de trois transports internes endéans les sept jours après un transport international;
- la directive sur le détachement des travailleurs qui limite dans le temps l'utilisation de travailleurs hors du pays européen où ils vivent habituellement et qui édicte certaines conditions en matière sociale mais qui n'est pas applicable, à l'heure actuelle, au secteur du transport international;
- la directive sur l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle analyse faites-vous du développement des sociétés 'boîtes aux lettres' dans le domaine du transport et de son impact sur la sécurité routière? Quel est le travail du SPF Mobilité et Transport dans l'analyse de ce phénomène?

Quels sont les contrôles effectués annuellement par le SPF Mobilité et Transport pour vérifier l'application de la législation belge et/ou européenne en matière de temps de travail et de cabotage? Quelles conclusions tirez-vous de ces contrôles?

Le phénomène dénoncé par les syndicats s'étend-il au secteur des autocaristes et à celui du déménagement?

Quelles sont les mesures mises en œuvre par le gouvernement pour assurer la légalité des activités en matière de transport, en regard des conditions de travail et du cabotage?

Quelle est la position du gouvernement en ce qui concerne non pas les options minimalistes présentées tout récemment par la Commission européenne en ce qui concerne la révision de la directive sur le détachement des travailleurs, mais bien en ce qui concerne la possibilité d'étendre le champ d'application de cette directive au transport international de marchandises?

11.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Cher collègue, le développement des sociétés 'boîtes aux lettres' peut être rattaché à la fraude fiscale et sociale, qui est un des thèmes importants de la déclaration gouvernementale. Je peux également confirmer que notre objectif est de mettre au point un système qui permet de cerner l'ensemble des réglementations et de mettre en commun les diverses compétences lors de contrôles destinés à endiguer la fraude.

Au sein du SPF Mobilité et Transport, la direction Transport par route, dont dépend le service chargé de la surveillance des transports routiers des marchandises et des personnes, contribue chaque jour à la lutte contre les situations illégales dans le domaine du transport et des contrôles routiers.

C'est précisément lors de ces contrôles en entreprises que nos contrôleurs peuvent, en exécutant leur mission, détecter des constructions frauduleuses par rapport auxquelles ils ne peuvent pas agir, vu leurs compétences, mais pour lesquelles ils doivent pouvoir informer les corps de contrôle compétents. C'est ce qui se passe dans la pratique. À cet effet, les contrôleurs utilisent les liens créés entre les différents services chargés de la surveillance du transport lourd par le plan d'action du 20 novembre 2001. Ce plan vise les contrôles sur route, mais ces principes peuvent parfaitement être appliqués lors des contrôles en entreprises.

L'analyse que l'on peut réaliser sur base des contrôles individuels des divers services de contrôle et des actions en commun donne ce qui suit. La fraude dans le monde du transport est un phénomène complexe. Nous n'avons actuellement pas d'indications dans le sens d'une extension des pratiques incriminées vers les secteurs du transport de personnes ou du déménagement. Toutefois une grande vigilance s'impose. L'ensemble des réglementations concernées donne lieu à un éparpillement des compétences, d'où la nécessité d'une approche disciplinaire de la part des services de contrôle des divers SPF et organismes concernés.

Nous constatons également que le cabotage n'est que la pointe de l'iceberg et que le seul contrôle du cabotage ne suffit pas. Les difficultés rencontrées par la réalisation du contrôle du cabotage suffisent pour montrer le manque d'armes efficaces permettant de détecter les infractions sur la route.

Le contrôle du respect de ces dispositions se fait sur base de la lettre de voiture CMR, qui doit être établie pour chaque transport, obligatoirement être à bord du véhicule et être présentée à la demande des agents de contrôle. Dans la plupart des cas, le conducteur présentera une fausse CMR ou pas de CMR du tout, sachant que la présentation d'une CMR réelle permettrait le constat de l'exécution d'un cabotage hors norme.

Une vérification des activités de transport est possible via le tachygraphe mais la technique actuelle ne permet pas d'effectuer cette vérification dans un délai acceptable.

L'inclusion, notamment, d'un système de GPS permettant de tracer les parcours effectués et de faire le lien

avec d'éventuelles opérations de cabotage est une possibilité qui est à l'étude au niveau européen. Nous avons examiné la façon dont le service de contrôle du SPF Mobilité peut être associé à la lutte contre la fraude telle que visée dans la déclaration gouvernementale.

Dans la pratique, il existe déjà des formes de collaboration des services concernés qui méritent d'être perfectionnées et formalisées à l'instar, par exemple, de la lutte contre la piraterie dans le transport des personnes entre la Belgique et le Maroc.

Seules les approches multidisciplinaires en entreprises et sur route ont permis d'obtenir des résultats avec des poursuites judiciaires, principalement dans le cadre de grandes actions bien ciblées. C'est dans cette voie que nous continuons nos actions. La révision de la directive "Détachement" doit être analysée en fonction de ce qui précède; je veillerai à ce que toutes les options préconisées soient vérifiées en profondeur avant la décision finale.

Nous avons également eu une rencontre, ce 16 avril dernier, durant laquelle les contrôleurs du SPF Mobilité ont pu avoir accès à la banque de données LIMOSA, dans le cadre des vérifications des conditions de travail des différentes entreprises ou chauffeurs-contrôleurs.

11.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse qui relève plusieurs aspects. Je sens, en tout cas, que l'on est quelque peu démuni pour travailler sur les contrôles et pour lutter contre certaines fraudes. Vous insistez notamment sur l'aspect multidisciplinaire et sur la complexité du dossier. Je ne peux évidemment qu'encourager à ce qu'on accentue les contrôles en la matière et qu'on les rende plus efficaces.

Je crois que l'on ne peut pas permettre que se perpétuent et se développent encore ces pratiques. Elles sont socialement inacceptables. Elles sont dangereuses pour les chauffeurs professionnels et elles provoquent une pression à la baisse sur les conditions de travail et donc sur la sécurité de l'ensemble des usagers de la route. Donc plus de contrôles et des contrôles plus efficaces semblent effectivement nécessaires.

Vous évoquez certaines pistes et notamment celles qui sont issues de la rencontre entre le SPF Mobilité et d'autres administrations fédérales. Je pense qu'il faudra, en tout cas, que l'on s'interroge sur la portée de certaines directives, notamment la directive "Détachement".

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la transposition de la directive sur le temps de travail dans le droit belge" (n° 10816)

12 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzetting van de arbeidstijdrichtlijn in het Belgische recht" (nr. 10816)

12.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, cette question est évidemment liée à la précédente. Ainsi, la CSC-Transcom, par la voix de M. Roberto Parrillo, a critiqué la façon dont le gouvernement en affaires courantes a mis en œuvre la directive Temps de travail en matière de transport routier. En effet, un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 9 avril 2007 portant exécution du règlement CE/561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements CE/3821/85 et CE/2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement CE/3820/85 du Conseil, aurait été approuvé par le gouvernement sans prendre en compte les dernières évolutions de la législation européenne en matière d'indépendants.

Selon la CSC-Transcom, au mois d'octobre dernier, en affaires courantes, le cabinet de votre prédécesseur, M. Etienne Schouppe, aurait transposé une directive européenne en omettant volontairement d'introduire la notion d'indépendant et de faux indépendant. La CSC-Transcom poursuivait en posant la question suivante:

"Comment voulez-vous vous attaquer aux faux indépendants si vous omettez de transposer une directive européenne qui définit clairement ce qu'est un faux indépendant?". La CSC-Transcom demande au gouvernement de rectifier le tir, sans quoi elle menace de porter plainte devant la Commission européenne.

Monsieur le secrétaire d'État, l'arrêté royal discuté en Conseil des ministres du 7 octobre dernier a-t-il été publié et est-il entré en vigueur? Malgré les recherches que j'ai effectuées avant de déposer ma question, je n'en ai pas trouvé de trace. Rejoignez-vous la lecture qui en est faite par la CSC-Transcom? Si oui, une modification de l'arrêté est-elle prévue?

12.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur Balcaen, l'arrêté royal visant à transposer la directive sur le temps de travail des travailleurs indépendants dans le secteur routier a été effectivement approuvé par le Conseil des ministres du précédent gouvernement le 14 octobre dernier. Jusqu'à présent, cet arrêté n'est pas encore entré en vigueur.

La définition du conducteur indépendant telle qu'elle figure dans le texte adopté par mon prédécesseur est littéralement conforme à la définition de la directive qu'il entendait transposer. Cette même directive ne donne, en outre, pas de définition de la notion de faux indépendant. Le Conseil d'État qui a été saisi, lui aussi, n'a d'ailleurs pas formulé de remarques à ce sujet.

Si je ne peux pas suivre entièrement le raisonnement juridique de M. Robert Parrillo, je suis, toutefois, sensible à ses arguments visant à garantir une concurrence loyale au sein du secteur des transports routiers et à lutter contre les fraudes qui mettent en danger la sécurité des usagers de la route. C'est la raison pour laquelle je me suis engagé à réexaminer la question et la possibilité de mieux définir la notion d'indépendant en vue de lutter contre les fraudes. Cette révision du projet de transposition de la directive ne pourra se faire qu'en conformité avec le droit européen.

12.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Il y a visiblement deux écoles dans l'interprétation à donner à l'arrêté royal. Pour ma part, je confronterai encore les deux. Je prends note de votre souhait d'avancer dans le dossier et de travailler à une définition plus précise des différents termes.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Mijn vragen nrs 10955, 10956 en 10957 zal ik niet stellen. Kan ik gewoon het antwoord krijgen, mijnheer de staatssecretaris? Zo sparen wij tijd.

13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de weigering van de toegang van de voorzitter van de raad van bestuur van Liège Airport tot de Luikse luchthaven" (nr. 11014)

13 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le président du conseil d'administration de Liège Airport interdit d'accès à l'aéroport de Liège" (n° 11014)

13.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben het daarstraks al een paar keer gehad over de regionale luchthavens. Zeker die van Luik-Bierset komt geregeld in de media, al dan niet in positieve zin.

Zo hebben wij ook uit de media mogen vernemen dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit de Waalse socialist José Happart, toevallig ook de voorzitter van de raad van bestuur van de luchthaven Luik-Bierset, de toegang tot de Luikse luchthaven zou hebben verboden, omdat hij bij te veel corruptiezaken betrokken is. Volgens de overheidsdienst zou Happart een gevaar vertegenwoordigen voor de veiligheid op de luchthaven. Met de badge zou hij immers toegang krijgen tot alle zones van de luchthaven.

Ik citeer uit een brief van de FOD Mobiliteit: "Dit is een gevaar, gezien de verschillende elementen die de luchthavencommissie heeft gevonden." Het betreft een brief waarin ook verwezen wordt naar allerlei onderzoeken naar corruptie, misbruik van sociale goederen en belangenvermenging die in Luik tegen de

betrokken PS-politicus lopen en met Liège Airport verband houden.

José Happart ging echter in beroep tegen de beslissing van de luchthavencommissie en was niet te spreken over de informatie die in de media circuleerde. Ik citeer de heer Happart: "De mensen die bij de overheid garant moeten staan voor de vertrouwelijkheid permitteren het zich om top-secretdocumenten publiek te maken. Er is geen Staat meer." Volgens hem is het niet meer mogelijk om nog vertrouwen te hebben in de politie. Happart sprak van laster en ging in beroep tegen het advies van de luchthavencommissie. Tegelijk vroeg hij de overheidsinstanties om een intern onderzoek te openen naar de oorsprong van de lekken.

De beslissing om een toegangsbadge voor de luchthaven van Luik te weigeren aan voorzitter José Happart zou bovendien onwettig zijn. De beslissing van de lokale luchthavencommissie, die afhangt van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit, zou immers gebaseerd zijn op het feit dat er gerechtelijke onderzoeken lopen tegen de PS-politicus, maar José Happart werd nog in geen enkel dossier in staat van beschuldiging gesteld.

Ook de vergadering van de luchthavencommissie die moest beslissen, zou volgens een brief van 23 maart 2012 vanwege de algemene directie Mobiliteit bij de Waalse administratie naar de directeur-generaal van het departement Luchtvaartverkeer bij de federale overheid, niet regulier zijn samengesteld. De vertegenwoordigers van het Waals Gewest mochten immers niet aan de vergadering deelnemen.

Voor José Happart betekent die procedurefout dat hij het slachtoffer is van een mediacampagne, bedoeld om hem te beschadigen. Ik geef, als kers op de taart, nog een laatste citaat mee van de heer Happart: "Het uitsluiten van de vertegenwoordigers van het Waals Gewest is een daad van flaminganten die geen pottenkijkers wilden."

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de motivatie van de luchthavencommissie om José Happart de toegang tot de Luikse luchthaven te verbieden?

Welke maatregelen werden genomen om José Happart de toegang tot de Luikse luchthaven te verbieden?

In welke mate is die beslissing wettelijk? Die vraag stel ik omdat die beslissing volgens de media onwettig zou zijn.

In welke mate was de vergadering van de luchthavencommissie, die de beslissing heeft genomen, regulier samengesteld?

Tot slot, wat was de motivatie om voor die vergadering van de luchthavencommissie de vertegenwoordigers van het Waals Gewest uit te sluiten?

13.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, de veiligheidsonderzoeken van de luchtvaartpolitie zijn geclassificeerd. De procedure omschreven in de wet van 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen bepaalt dat een negatief veiligheidsadvies aan de luchtvaartinspectie wordt genotificeerd, die dit advies per aangetekend schrijven aan de betrokken persoon bezorgt.

De luchthavencommissie heeft gehandeld conform de wetgeving en de uitvoerende bepalingen. De wet van 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen stelt in artikel 22quinquies, § 1 dat door de vertrouwelijke aard van de informatie in een veiligheidsonderzoek de personen die deel uitmaken van de luchthavencommissie beschikken over een veiligheidsmachtiging.

De vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest en het Waals Gewest die op de vergadering aanwezig waren, stelden niet te beschikken over een veiligheidsmachtiging. Om de vertrouwelijkheid te garanderen en geen gebruik van de wet van 1998 te moeten maken, werd hen dan ook gevraagd de vergadering te verlaten.

13.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. U beweegt zich binnen de mogelijkheden die de wetgever u geeft om u op de vlakte te houden, om u aan de wet te houden.

Gelet op de polemiek die ontstaan is en gelet op de communicatie van de heer Happart – hij wordt niet voor niets de JR van de Waalse politiek genoemd – denk ik toch dat u er alle belang bij heeft om kordaat en

pertinent op te treden.

Er is een resem aan schandalen. De onderzoeken daarnaar lopen nog, maar ik denk dat u er alle belang bij heeft om dit op de voet te volgen, want ik denk dat voor veel mensen die op Liège Airport werkzaam zijn de maat vol is. Er moet dringend orde op zaken worden gesteld, ook in deze augiasstal.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les incidents survenus à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11019)

14 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de incidenten op Brussels Airport" (nr. 11019)

14.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, suite aux incidents de ce week-end à l'aéroport de Bruxelles-National, qui a été le théâtre d'un refus d'embarquement massif de citoyens belges désireux de se rendre à Bethléem aux fins d'y construire une école, pourriez-vous nous rappeler la réglementation en vigueur concernant les droits et obligations des compagnies aériennes en matière de règles d'embarquement?

De même, quels sont les droits et obligations de l'aéroport en matière de contrôle des passagers eu égard au fait que ces personnes refoulées étaient totalement en ordre de passeport et de carte d'embarquement?

14.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, ma réponse se limitera à la réglementation en vigueur dans le domaine de mes compétences de secrétaire d'État à la Mobilité.

Le règlement établissant les règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance aux passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol déterminent les obligations qui incombent au transporteur aérien.

Ce règlement s'applique aux passagers au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un des États membres, aux passagers au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers et à destination d'un aéroport situé dans le territoire d'un des États membres et si le transporteur aérien effectif qui réalise le vol est un transporteur communautaire. C'est le cas qui vous occupe.

Ce règlement définit le refus d'embarquement comme étant le refus d'embarquer des passagers sur un vol bien qu'ils se soient présentés à l'embarquement dans les conditions fixées à l'article 3, § 2, "Heures spécifiées et réservation confirmée", sauf s'il est raisonnablement justifié de refuser l'embarquement, notamment pour des raisons de sûreté ou de sécurité ou de documents de voyage inadéquats.

S'il y a refus d'embarquement au sens du règlement, l'article 4 s'applique. Cette disposition prévoit qu'avant de refuser des passagers à l'embarquement, la compagnie aérienne est tenue de faire préalablement appel aux passagers qui accepteraient de renoncer à leur réservation en échange de certaines prestations, suivant des modalités à convenir avec ceux-ci. Dans ce cas, le passager volontaire bénéficie toujours, en plus de ces prestations, du choix entre le réacheminement sur un autre vol ou le remboursement de son billet d'avion, s'il renonce à son voyage, et éventuellement de la prise en charge du vol retour vers son point de départ, s'il renonce à la poursuite de son voyage.

En revanche, s'il y a refus d'embarquement contre la volonté du passager, la compagnie aérienne doit immédiatement l'indemniser. L'indemnisation forfaitaire accordée au passager refusé à l'embarquement contre sa volonté est définie à l'article 7 du règlement: 250 euros pour les trajets de 1 500 kilomètres ou moins, 400 euros pour ceux compris entre 1 500 et 3 500 kilomètres ou pour tous les vols intracommunautaires de plus de 1 500 kilomètres, 600 euros au-delà de 3 500 kilomètres pour les destinations non intracommunautaires. Les passagers refusés à l'embarquement contre leur gré bénéficient également de la possibilité de choisir entre le réacheminement sur un autre vol ou le remboursement du

billet ainsi que d'une prise en charge dans l'attente d'un vol ultérieur.

Pour information, le fait que les autorités douanières et/ou de l'immigration ou toute autre autorité chargée de l'ordre public aient notifié à la compagnie aérienne concernée que le passager est interdit de voyager ou d'entrer sur le territoire de la destination du vol concerné est considéré par le Denied Boarding Authority de la DGTA comme une raison de sûreté, avec pour conséquence que le règlement n'est pas applicable dans une telle situation.

14.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. Si je comprends bien, c'est le pays où les passagers devaient atterrir qui, en invoquant des mesures de sûreté, a interdit qu'ils montent dans l'avion.

Selon le règlement, c'est la compagnie aérienne qui est responsable, puisqu'elle prend cette décision. Mais est-ce l'État destinataire qui lui signale son refus de voir atterrir certains passagers? Dialogue-t-il avec elle ou avec l'État d'où décollent les voyageurs?

14.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Ici, je pense que c'est la compagnie.

14.05 Karine Lalieux (PS): Quel est l'interlocuteur? L'État communique-t-il directement avec la compagnie ou bien avec les Affaires étrangères, l'Intérieur ou encore la Sûreté de l'État?

14.06 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je crois qu'il s'agit de la compagnie. Je vais vérifier.

14.07 Karine Lalieux (PS): Donc, un citoyen ou un État n'a aucun recours à l'encontre d'une telle décision?

14.08 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je réfléchis tout haut, hors micro. Je pense que chaque pays a la possibilité de refuser l'accès à son territoire. La compagnie préfère ne pas faire embarquer la personne, plutôt que de l'embarquer et ensuite de devoir la reprendre et assumer les...

14.09 Karine Lalieux (PS): Ils le signalent par un document à la compagnie?

14.10 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Oui, je suppose! Est-ce dans le visa?

14.11 Karine Lalieux (PS): Le visa, ils l'avaient! Ils étaient en ordre de papier pour partir!

14.12 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Également sur la base des documents israéliens? Pourquoi les avoir refusés dans ce cas?

14.13 Karine Lalieux (PS): C'est la question que je pose!

14.14 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Pourquoi auraient-ils refusé? Probablement, parce qu'il s'agissait d'un groupe...

14.15 Karine Lalieux (PS): Non, ils ont refusé, parce qu'ils ne veulent plus de mission...

14.16 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Oui, cela, je l'ai bien compris! Mais quel est le motif du refus?

14.17 Karine Lalieux (PS): Il n'y a pas de visa pour Israël!

14.18 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je suppose que c'est pour cette raison!

Pour les États-Unis, le visa est nécessaire. Pour l'Égypte, la simple carte d'identité, une photo, suffit. Si à un moment donné, l'Égypte décide de ne plus accepter M. Wathelet et le signale à la compagnie aérienne...

14.19 Karine Lalieux (PS): Quelle responsabilité dévolue à une compagnie aérienne! Cela me pose problème!

La **présidente**: Vous pourrez poursuivre vos échanges de vues à l'extérieur de cette enceinte. Je propose de clôturer notre réunion.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18.24 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.24 uur.