



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

22-01-2013

Après-midi

Dinsdag

22-01-2013

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkorting bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Question de M. Steven Vandeput 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 service de la médiation de la SNCB en tant qu'instance de recours" (n° 14370)

Orateurs: **Steven Vandeput, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 mesures à prendre pour les véhicules diesel" (n° 14513)

Orateurs: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. David Clarinval 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'article 3, paragraphe 1er, de l'arrêté royal relatif à l'immatriculation des véhicules" (n° 14684)

Orateurs: **David Clarinval, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne 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 "une immatriculation spécifique pour le secteur agricole" (n° 15177)

Orateurs: **Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne 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 nombre de conducteurs roulant sans permis" (n° 15178)

INHOUD

Vraag van de heer Steven Vandeput 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 ombudsdienst van de NMBS als beroepsinstantie" (nr. 14370)

Sprekers: **Steven Vandeput, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 te treffen maatregelen met betrekking tot dieselloertuigen" (nr. 14513)

Sprekers: **Thérèse Snoy et d'Oppuers, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer David Clarinval 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 "artikel 3, paragraaf 1, van het koninklijk besluit betreffende de inschrijving van voertuigen" (nr. 14684)

Sprekers: **David Clarinval, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne 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 "een specifieke inschrijving van voertuigen in de landbouwsector" (nr. 15177)

Sprekers: **Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne 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 aantal autobestuurders zonder rijbewijs"

Orateurs: **Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

(nr. 15178)

Sprekers: **Valérie Warzée-Caverenne, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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 observations formulées par la Cour des comptes dans son 169e rapport concernant les intérêts de retard payés par le SPF Mobilité et Transports dans le cadre des marchés publics" (n° 15266)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

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 opmerkingen van het Rekenhof in zijn 169ste Boek omtrent de door FOD Mobiliteit en Vervoer betaalde verwijlrenten in het kader van overheidsopdrachten" (nr. 15266)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Questions jointes 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 "les autorisations de mise en circulation du train à grande vitesse Fyra V250" (n° 15294)

- 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 mesures prises par le SSICF concernant le Fyra" (n° 15296)

Orateurs: **Ronny Balcaen, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Samengevoegde vragen 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 vergunningen voor de indienststelling van de hogesnelheidstrein Fyra V250" (nr. 15294)

- 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 maatregelen van de DVIS inzake de Fyra" (nr. 15296)

Sprekers: **Ronny Balcaen, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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 statistiques d'accidents impliquant des motards aux endroits où des protections ont été placées sous les rails de sécurité" (n° 15297)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

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 ongevallencijfers met motorrijders op locaties waar vangplanken onder de vangrails werden geplaatst" (nr. 15297)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de M. Willem-Frederik Schiltz 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 système de lettres de voiture CMR prénumérotées" (n° 14783)

Vraag van de heer Willem-Frederik Schiltz 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 systeem van voorgenummerde CMR-

Orateurs: **Willem-Frederik Schiltz, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

vrachtbrieven" (nr. 14783)

Sprekers: **Willem-Frederik Schiltz, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

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

du

MARDI 22 JANVIER 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 22 JANUARI 2013

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 16.02 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 16.02 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Vraag van de heer Steven Vandeput 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 ombudsdienst van de NMBS als beroepsinstantie" (nr. 14370)

01 Question de M. Steven Vandeput 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 service de la médiation de la SNCB en tant qu'instance de recours" (n° 14370)

01.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik stel deze vraag in opvolging van een vraag die ik u op 29 augustus 2012 heb gesteld. Door omstandigheden heb ik deze vraag goed een maand geleden nog aan uw collega Magnette gesteld. Ze houdt verband met de ombudsdienst voor de NMBS als beroepsinstantie.

De Europese verordening nr. 1371/2007 bepaalt dat de klant de mogelijkheid heeft een klacht in te dienen over de dienstverlening van de spoorwegonderneming, in dit geval de NMBS, en dat dergelijke klachten binnen de maand behandeld dienen te worden. Indien de spoorwegonderneming een diepgaand onderzoek dient te voeren betreffende de klacht wordt deze antwoordtermijn verlengd tot drie maanden. In dat geval moet er natuurlijk wel meegedeeld worden dat er onderzoek gedaan wordt.

Op 28 april 2010 werd de wetgeving van toepassing die bepaalt dat de ombudsdienst voor de treinreiziger omgevormd wordt tot een beroepsinstantie. Dit betekent dat de ombudsdienst klachten moet weigeren wanneer deze niet eerst zijn voorgelegd aan de spoorwegonderneming zelf. Pas in tweede instantie mag de ombudsdienst optreden.

In dit verband heb ik u eerder al vragen gesteld. Vandaag wil ik echter graag een concreet antwoord op enkele vragen.

Ten eerste, hoeveel van de dossiers die de ombudsdienst behandelde of opende waren effectief beroepsdossiers? Ter

01.01 Steven Vandeput (N-VA): Le règlement européen 1371 de 2007 stipule que le client peut déposer une plainte relative aux prestations d'une entreprise ferroviaire et que cette plainte doit être examinée dans un délai d'un mois, à moins qu'une enquête approfondie ne soit nécessaire.

Depuis le 28 avril 2010, le médiateur pour les voyageurs ferroviaires a été transformé en une instance de recours et ne peut dès lors intervenir qu'après qu'une plainte a été déposée auprès de l'entreprise ferroviaire elle-même.

Combien de dossiers déposés auprès du médiateur étaient-ils des dossiers de recours? S'agit-il de 6 000 véritables procédures de recours? Comment le secrétaire d'État compte-t-il limiter ce nombre pour qu'il soit conforme aux prescrit légal?

informatie, ze hadden volgens eigen zeggen meer dan 6 000 klachten te verwerken in 2011. Dat lijkt mij voor een beroepsprocedure een vrij hoog aantal. Kunt u zeggen of dit cijfer klopt? Werden deze klachten desgevallend behandeld conform de wetgeving van 28 april 2010? Ging het dus effectief om beroepsprocedures?

Ten tweede, wat denkt u zelf te ondernemen om het aantal terug te brengen tot wat volgens de wet wordt bepaald? Ik kijk uit naar uw antwoord.

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Vandeput, ten eerste, alle dossiers die in 2011 door de ombudsdienst werden behandeld, werden wel degelijk afgehandeld conform de wet van 28 april 2010, onder meer conform artikel 12, en conform de algemene ombudscriteria zoals ontvankelijkheid en gegrondheid van de klacht.

De klant wordt van deze wetgeving op de hoogte gebracht, meer bepaald van het feit dat de ombudsdienst een beroepsinstantie is en dat de klacht in voorkomend geval dus eerst moet worden behandeld door de NMBS-Groep indien niet wordt voldaan aan de voorwaarden van artikel 12, derde lid van de wet van 28 april 2010.

Volgens de informatie die mij werd bezorgd, ontving de ombudsdienst 6 588 klachten, waarvan er 186 onontvankelijk werden verklaard.

Er werden 6 402 klachten aan de NMBS overgedragen, dit om de NMBS nog de kans te geven het geschil met de reizigers op te lossen. Hiervoor heeft de NMBS een termijn van een maand, conform de Europese Verordening nr. 1371/2007. Indien deze termijn niet wordt gerespecteerd of het antwoord van de NMBS niet toereikend is, neemt de ombudsman het dossier over.

Softwarematig gezien is de ombudsdienst niet in staat om te zeggen in hoeveel van deze 6 402 dossiers de ombudsman tussenkomt als beroepsinstantie.

Ten tweede, aangezien alle klachten voldoen aan de bepalingen zoals voorgeschreven in de wet van 28 april 2010 ben ik niet geneigd maatregelen te nemen om dit aantal terug te dringen.

01.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik verwijs naar het antwoord van uw toenmalige collega Magnette. De NMBS geeft inderdaad aan in 2011 via de ombudsman 5 045 klachten te hebben ontvangen waarvan het overgrote deel voor de eerste maal bij hem binnenkwam. Het was dus geen beroepsbehandeling.

Ik dring erop aan dat u bij uw administratie nagaat in welke mate zij zich gedragen als een beroepsinstantie en of zij de klager meedelen

01.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Tous les dossiers traités par le service de médiation en 2011 l'ont été conformément à la loi du 28 avril 2010. Le client est informé du fait que le service de médiation est une instance de recours et que la plainte doit donc d'abord être traitée par le Groupe SNCB.

Selon les informations dont je dispose, le service de médiation a reçu 6 588 plaintes, dont 186 ont été déclarées irrecevables. Par conséquent, 6 402 plaintes ont été transmises à la SNCB pour lui donner encore l'occasion, le cas échéant, de régler le différend avec le voyageur dans le délai prescrit d'un mois. Si ce délai n'est pas respecté ou si la réponse de la SNCB n'est pas satisfaisante, le service de médiation se ressaisit du dossier. Le service de médiation n'est pas en mesure de préciser combien de dossiers, sur ce total de 6 402, sont traités dans le cadre d'une procédure de recours.

Je ne prendrai pas de mesures pour réduire le nombre de plaintes étant donné qu'elles sont toutes conformes aux dispositions de la loi du 28 avril 2010.

01.03 **Steven Vandeput** (N-VA): M. Magnette, alors encore ministre, m'avait répondu qu'en 2011, la SNCB avait reçu 5 045 plaintes par le biais du médiateur, dont une grande majorité n'étaient pas des recours. J'insiste auprès du secrétaire d'État pour qu'il vérifie dans quelle mesure le service de médiation agit en tant qu'instance de recours et s'il est bien notifié au

dat zij zich in eerste instantie tot de NMBS zelf moeten wenden. Dit is een over-en-weerverhaal.

Er komt nog een vraag aan over de geweldige bonussen die zij van de NMBS krijgen. Ik heb de indruk dat er op die diensten mensen zitten die zichzelf werk verschaffen met dossiers die niet worden behandeld zoals ze horen behandeld te worden, in eerste instantie door de NMBS en in tweede instantie in beroep door de ombudsdienst.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 mesures à prendre pour les véhicules diesel" (n° 14513)

02 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers 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 te treffen maatregelen met betrekking tot dieselloertuigen" (nr. 14513)

02.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) vient de ranger les émanations des moteurs diesel dans la catégorie des substances "certainement cancérigènes pour l'être humain". Elles ne l'étaient, jusqu'ici, que "probablement", catégorie à laquelle continuent d'appartenir les gaz d'échappement des voitures à essence.

Ce sont les personnes exposées en milieu fermé (garagistes, mécaniciens) qui courent les risques les plus élevés - jusqu'à 30 fois plus - mais la population dans son ensemble est menacée par la pollution de l'air ambiant par les gaz d'échappement (y compris des trains et navires à moteurs diesel et des générateurs électriques).

Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a établi un "lien irréfutable entre le cancer du poumon et l'exposition à ce mélange de produits chimiques et de particules émis par les diesels". Et pour un autre cancer, celui de la vessie, le lien est établi aussi, mais qualifié de "plus faible".

Quant aux pots catalytiques et filtres à particules, ceux-ci ne retiennent pas toutes les substances nocives. Le filtre n'est efficace que si l'on effectue un nombre important de kilomètres. Sur de courtes distances, comme en ville, il s'encrasse et crée des molécules encore plus nocives. La Belgique est particulièrement touchée par la nouvelle classification.

Avec son parc automobile diesel de 83 %, elle est, logiquement, aussi un des pays les plus exposés à ses effets indésirables. Le signal de l'OMS est clair. Il faut à présent modifier considérablement la fiscalité sur les carburants de manière à opérer un retournement historique.

Monsieur le ministre, en cohérence avec cette décision de l'OMS, ne serait-il pas temps de revoir la fiscalité des carburants dans notre pays de façon à diminuer l'avantage fiscal du diesel et ainsi diminuer les émissions polluantes du parc automobile recourant au diesel? Ne

plaignant qu'il doit d'abord s'adresser à la SNCB. Dans le cas contraire, nous serons confrontés à une perte de temps considérable résultant de ces parties de ping-pong.

02.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft de dieselmotor-emissie onlangs ondergebracht in de categorie van de stoffen die zeker kankerverwekkend zijn voor de mens. Tot nu toe werden uitlaatgassen van dieselmotoren beschouwd als stoffen die waarschijnlijk kankerverwekkend voor de mens zijn, zoals de uitlaatgassen van benzinemotoren.

Roetfilters zijn alleen efficiënt bij langeafstandsritten; in de stad, daarentegen, zetten de roetdeeltjes zich vast en komen er nog schadelijkere moleculen vrij. België is, met een wagenpark dat voor 83 procent uit dieselwagens bestaat, een van de landen met de hoogste blootstellingsgraad.

Is het, gelet op dat signaal van de WHO, niet de hoogste tijd om de belasting op de brandstoffen te herzien om het belastingvoordeel voor diesel terug te schroeven en zo de schadelijke dieselmotor-emissie terug te dringen? Welke maatregelen moeten er genomen worden ten aanzien van vrachtwagens en schepen? Wordt er samen met de sector nagedacht over dat probleem?

faut-il pas aussi prendre des dispositions pour réduire au minimum les émissions de particules des camions et bateaux (filtres plus efficaces, fréquence obligatoire de leur entretien,...). Une réflexion a-t-elle été lancée avec le secteur?

02.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame Snoy, une politique de rééquilibrage des accises entre le diesel et l'essence, préconisée par la Commission européenne, l'OCDE et le Conseil supérieur des Finances, serait bénéfique sur plusieurs plans.

Sur le plan de la santé publique, comme vous le soulignez, puisque l'OMS vient de ranger les émanations des moteurs diesel dans la catégorie des substances certainement cancérigènes pour l'être humain.

Sur le plan économique, la demande européenne de diesel est largement supérieure à l'offre. Selon les prévisions, ce déséquilibre devrait s'aggraver sous l'effet d'une forte croissance du transport routier de marchandises.

Sur le plan des consommateurs, les avantages fiscaux font augmenter les ventes des véhicules diesel alors que nombre de consommateurs font moins de 20 000 km par an. Rappelons qu'un véhicule diesel se justifie davantage, au niveau du prix, pour des déplacements supérieurs à 20 000 km par an.

La Commission européenne a dressé un inventaire des taux d'accises appliqués dans les États membres. Le ratio des accises du diesel sur celles de l'essence est particulièrement bas en Belgique et inférieur à la moyenne de l'Union européenne.

Les travaux européens en cours visent à corriger les déséquilibres actuels et à prendre en considération le contenu énergétique des produits et les émissions de CO₂ qu'ils génèrent. De cette manière, les taxes sur l'essence et le diesel deviendraient à terme équivalentes. Cette révision devrait avoir un impact sur le choix des modèles de voitures achetés et, conséquemment, sur la qualité de l'air et les émissions de CO₂.

En ce qui concerne les émissions liées à la navigation, il faut distinguer la navigation intérieure de la navigation maritime, car ces deux domaines sont couverts par des cadres juridiques totalement différents. Pour la navigation intérieure, les valeurs d'émissions sont régies par les directives 97/68 et 2006/87, qui sont révisées périodiquement.

Pour le transport maritime, les valeurs d'émissions doivent respecter les normes internationales de l'Organisation maritime internationale telles que spécifiées dans la convention Marpol, annexe 6. Ces normes ont été adaptées pour la dernière fois en 2008. Il en découle que la mer du Nord et la mer Baltique sont notées comme des zones de contrôle des émissions de SO_x, c'est-à-dire des zones dans lesquelles les normes sont les plus strictes. Une approche similaire est à l'examen en ce qui concerne les émissions de NO_x et de particules.

L'évolution des technologies n'est pas en reste. Du gaz naturel liquéfié (GNL) est utilisé pour la propulsion des bateaux de la

02.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het op elkaar afstemmen van de accijnzen op diesel en benzine, zoals de Europese Commissie, de OESO en de Hoge Raad van Financiën voorstaan, zou goed zijn voor de volksgezondheid, de economie – de vraag naar diesel in Europa overstijgt momenteel het aanbod – en de consumenten.

De werkzaamheden op Europees niveau strekken tot het corrigeren van de onevenwichten, waarbij de energie-inhoud van de motorbrandstoffen en de CO₂-uitstoot in aanmerking worden genomen: op termijn zou de belasting op benzine en diesel gelijkgetrokken worden, waardoor de verkoop van het aantal vervuillende wagens zou dalen.

De emissiewaarden voor de binnenvaart worden geregeld door de richtlijnen 97-68 en 2006-87, die periodiek herzien worden, terwijl voor de zeevaart de normen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gelden zoals vastgelegd in de in 2008 herziene bijlage VI van het MARPOL-verdrag. De Noordzee en de Oostzee zijn gebieden met SO_x-emissiebeheersing, en binnenkort misschien ook gebieden voor emissiebeheersing voor NO_x en fijn stof.

De technologie staat ook niet stil. Voor de aandrijving van de binnenvaart- en zeevaartschepen wordt er vloeibaar aardgas (Ing) gebruikt, waardoor de uitstoot fors wordt beperkt. België vervult een voortrekkersrol door de ontwikkeling van de nodige infrastructuur en voorzieningen voor de overstap naar Ing te steunen.

Per vervoerde ton vracht is de uitstoot per km beduidend lager bij

navigation intérieure et maritime. Très récemment, on constate une utilisation du GNL en tant que combustible de propulsion permettant une réduction importante des émissions. La Belgique joue ici un rôle de pionnier au niveau international et soutient le développement de l'infrastructure nécessaire à cette transition.

Enfin, il faut rappeler que les émissions par tonne/kilomètre transportées par bateau sont très nettement inférieures à celles de la route. L'intermodalité reste également dans le contexte de la mobilité durable.

02.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Votre réponse est très complète à propos des bateaux. Je vais d'ailleurs la relire. Je me réjouis que nous soyons parmi les plus actifs en termes de changement de carburant et de contrôle des émissions.

Pour les véhicules routiers, j'ai l'impression que vous reportez la charge sur l'Europe. À l'évidence, elle cherche une harmonisation et sans doute un rééquilibrage fiscal entre les différents carburants. Néanmoins, cela reste une compétence nationale. Donc, il est bien du ressort du gouvernement fédéral de s'y intéresser. Je sais que c'est politiquement difficile, mais vous ne pouvez pas nier la question de santé publique que ces véhicules représentent. C'est pourquoi je reste perplexe.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

03 Question de M. David Clarinval 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'article 3, paragraphe 1^{er}, de l'arrêté royal relatif à l'immatriculation des véhicules" (n° 14684)

03 Vraag van de heer David Clarinval 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 "artikel 3, paragraaf 1, van het koninklijk besluit betreffende de inschrijving van voertuigen" (nr. 14684)

03.01 David Clarinval (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'article 3, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 modifié le 23 février 2005 relatif à l'immatriculation des véhicules indique que "les personnes résidant en Belgique immatriculent les véhicules qu'elles souhaitent mettre en circulation en Belgique au répertoire des véhicules visé à l'article 6, même si ces véhicules sont déjà immatriculés à l'étranger".

À la lecture de ce texte, l'utilisateur d'un véhicule loué à une société étrangère doit le faire immatriculer en Belgique, même s'il est déjà immatriculé à l'étranger. S'agissant d'un véhicule ne lui appartenant pas, le véhicule ne peut être radié et dédouané de son pays d'origine puisque, au terme du contrat de location, le véhicule sera rendu au propriétaire étranger. Il doit donc obligatoirement garder son immatriculation dans le pays du propriétaire du véhicule en plus de l'immatriculation demandée par la Belgique.

het vervoer per schip dan bij het vervoer over de weg.

02.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Ik verheug me over onze actieve rol op het stuk van het gebruik van andere brandstoffen en de controle van de uitstoot in de scheepvaart.

Wat het vervoer over de weg betreft, heb ik de indruk dat u Europa de zwartepiet toespeelt: de EU streeft naar een harmonisatie, maar de federale regering blijft bevoegd voor bijstellingen met het oog op een fiscaal evenwicht. De gevolgen van het wegvervoer voor de volksgezondheid zijn onmiskenbaar, daar kan u niet omheen.

03.01 David Clarinval (MR): Artikel 3, § 1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, zoals gewijzigd op 23 februari 2005, zegt: "De personen die in België verblijven schrijven de voertuigen die zij wensen in het verkeer te brengen in in het repertorium van de voertuigen bedoeld in artikel 6, zelfs indien deze voertuigen reeds in het buitenland zijn ingeschreven."

Wie in België wil rijden met een bij een buitenlands autoverhuurbedrijf

Interpellée sur le sujet, la DIV indique qu'il n'existe aucune procédure répondant aux exigences de cet article puisque l'immatriculation en Belgique annule automatiquement l'immatriculation étrangère et, qui plus est, une immatriculation belge est impossible sans dédouanement préalable. Cet arrêté rend impossible la mise en conformité de l'immatriculation de ces véhicules. Tant que la DIV n'a pas adapté ses procédures d'immatriculation, il me semble que cet article de loi devrait être suspendu. En effet, dans la situation actuelle, il y a une réelle entrave à la libre circulation des biens (les voitures étrangères) et à la libre prestation de services (la location d'une voiture par une société étrangère à un résident belge).

Monsieur le secrétaire d'État, comptez-vous suspendre cet article? Que comptez-vous faire pour remédier aux dérives occasionnées par cet arrêté? Ne pensez-vous pas qu'il serait utile de revoir notre système? Que pensez-vous d'une dissociation des taxes de circulation de l'immatriculation?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, cher collègue, l'article 3, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules énonce, en effet, le principe suivant lequel toute personne résidant en Belgique doit faire immatriculer au répertoire matricule de la DIV tout véhicule qu'elle souhaite mettre en circulation, même si celui-ci fait déjà l'objet d'une immatriculation à l'étranger. Les exceptions à ce principe sont reprises au § 2 de l'article précité.

Ainsi, l'immatriculation en Belgique de véhicules déjà immatriculés à l'étranger et mis en circulation par des personnes résidant en Belgique n'est pas obligatoire pour des véhicules donnés en location par des sociétés de location étrangères pour un délai maximum de six mois non renouvelables. Dans ce cas précis, il peut être fait usage d'un véhicule immatriculé à l'étranger sans devoir l'immatriculer en Belgique.

La Cour de justice de l'Union européenne indique que l'immatriculation est la conséquence naturelle de l'exercice de la compétence fiscale d'un État membre dans le domaine des véhicules à moteur. Elle facilite les contrôles tant pour l'État membre d'immatriculation que pour les autres États membres où l'immatriculation dans un État membre constitue une preuve de paiement des taxes sur les véhicules à moteur. Les règlements européens concernant les exonérations fiscales sur l'importation de certains moyens de transport prévoient également que chacun doit immatriculer son véhicule dans l'État membre dans lequel il a sa résidence habituelle. L'article 7 de la directive 83/182 et l'article 6 de la directive 83/183 précisent comment déterminer la résidence normale, à savoir la mise en place d'une résidence effective pendant la majeure partie de l'année, soit plus de 185 jours. Une dissociation des taxes de circulation de l'immatriculation n'est donc pas possible.

gehuurd voertuig, moet dat voertuig dus in België inschrijven, zelfs wanneer dat voertuig reeds in het buitenland is ingeschreven en op het einde van het huurcontract aan de eigenaar moet worden teruggegeven. Door dat KB kan het voertuig echter niet regulier worden ingeschreven, aangezien een inschrijving in België de inschrijving in het buitenland vernietigt. Bij de DIV bestaat er geen procedure die beantwoordt aan de vereisten van dat artikel.

Zal u de toepassing van dat artikel opschorten? Hoe zal u de uit dat besluit voortvloeiende ongerijmdheden opheffen? Hoe staat u tegenover een loskoppeling van de verkeersbelasting en de inschrijving?

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Al wie in België verblijft, moet een voertuig dat hij in het verkeer wenst te brengen in het repertorium van de voertuigen laten inschrijven, zelfs indien dat voertuig reeds in het buitenland is ingeschreven. In artikel 3, § 2, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 is niettemin bepaald dat een voertuig dat in het buitenland is ingeschreven en wordt verhuurd, niet bij de DIV hoeft te worden ingeschreven indien het niet langer dan 6 maanden in België wordt gebruikt.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie stelt dat de inschrijving het natuurlijke uitvloeisel is van de uitoefening van de fiscale bevoegdheid van een lidstaat op het stuk van de motorrijtuigen. De Europese verordeningen ter zake bepalen tevens dat eenieder zijn voertuig moet inschrijven in de lidstaat waar hij zijn normale verblijfplaats heeft. Onder 'normale verblijfplaats' verstaat men de plaats waar iemand het grootste deel van het jaar, d.w.z. minstens 185 dagen, verblijft. De verkeersbelasting kan derhalve niet van de inschrijving worden losgekoppeld.

03.03 David Clarinval (MR): Madame la présidente, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse que je ne manquerai pas d'analyser avec attention.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 14796 de Mme Jadin a été transformée en question écrite.

La question n° 15096 de Mme Snoy a déjà été traitée.

03.03 David Clarinval (MR): Ik zal uw antwoord aandachtig bestuderen.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14796 van mevrouw Jadin is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 15096 van mevrouw Snoy werd al behandeld.

04 Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne 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 "une immatriculation spécifique pour le secteur agricole" (n° 15177)

04 Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne 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 "een specifieke inschrijving van voertuigen in de landbouwsector" (nr. 15177)

04.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, au mois d'octobre, nous avons appris que l'Union professionnelle du Transport et de la Logistique (UPTR) écrivait au ministre des Finances pour réclamer la suppression pure et simple du diesel rouge. Pour cet organisme, ce carburant bénéficiant d'une taxation préférentielle est à la source d'une concurrence déloyale pour le secteur du transport. En effet, de plus en plus de tracteurs sont utilisés pour effectuer des travaux qui n'ont aucun lien avec le domaine agricole.

Néanmoins, il faut également tenir compte du fait que certains entrepreneurs se sont diversifiés dans des tâches agricoles, notamment l'épandage de lisier, afin de fournir un service aux agriculteurs dont les investissements en matériel liés à ces tâches sont très importants et ne peuvent être assumés par une seule exploitation. Dans ce cas, n'est-il pas cohérent que des transporteurs se dotent aussi de tracteurs et bénéficient des avantages du diesel rouge afin de le répercuter à leurs clients agriculteurs?

Il semble qu'il y ait une augmentation des immatriculations de tracteurs agricoles qui ne traduise pas vraiment une augmentation du nombre d'exploitations. Pourriez-vous nous dire si votre département dispose de chiffres en matière d'immatriculation de tracteurs agricoles sur ces cinq dernières années?

Il semble qu'un groupe de travail se soit formé, depuis plusieurs mois déjà, et que la solution la plus réaliste serait la mise en place d'une immatriculation séparée. Le ministre des Finances m'a également informée que des propositions concrètes en la matière vous ont été transmises. Pouvez-vous vous baser sur l'une ou l'autre étude menée afin de vous guider dans cette direction? Laquelle? Est-ce une priorité pour vous?

Enfin, comment votre département envisage-t-il de faire la clarté pour les activités mixtes?

04.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): De Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke ondernemers (UPTR) vraagt om de afschaffing van de rode diesel. Het zeer voordelige accijnzentarief voor die brandstof werkt oneerlijke concurrentie in de transportsector in de hand. Er worden immers steeds meer landbouwvoertuigen gebruikt voor niet-agrarische activiteiten.

Sommige ondernemers bieden de landbouwers diensten aan en leggen zich toe op landbouwactiviteiten zoals het uitstrooien van gier, omdat de landbouwbedrijven de kosten verbonden aan die activiteiten vaak niet zelf kunnen dragen. Is het dan niet logisch dat ze tractoren aanschaffen en de voordelen van rode diesel genieten?

Het is niet omdat er meer landbouwtractoren worden ingeschreven dat het aantal landbouwbedrijven toeneemt. Beschikt uw departement over cijfers ter zake? Er wordt gewag gemaakt van een afzonderlijke inschrijving. Zal u voor die oplossing opteren? Hoe zal men de afweging maken voor gemengde activiteiten?

04.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, actuellement, plus ou moins 176 000 véhicules agricoles sont immatriculés. En l'absence d'une immatriculation spécifique, il est difficile de connaître la proportion de ces véhicules utilisés pour des activités autres qu'agricoles ou forestières, comme du transport dans le cadre de travaux d'infrastructure ou de construction, même s'il apparaît des constatations des forces de l'ordre qu'il s'agit d'un phénomène courant.

L'objectif actuel est bien une immatriculation différenciée en fonction de l'usage auquel les tracteurs sont destinés, de façon à lier les différentes plaques d'immatriculation à différents usages et obligations découlant de ces usages et ainsi faciliter le contrôle des tracteurs.

Mon administration a d'ores et déjà préparé le texte prévoyant la création d'une nouvelle plaque d'immatriculation réservée aux tracteurs agricoles ou forestiers spécifiquement destinés aux usages agricoles ou forestiers. Il s'agira d'une plaque avec un fond rouge, par exemple, la plaque GLAA001. Les transporteurs agricoles devront, comme les agriculteurs, immatriculer leur tracteur avec cette plaque.

L'immatriculation avec cette nouvelle plaque est prévue pour le 1^{er} avril de cette année et la ré-immatriculation sera échelonnée dans le temps.

Ce projet répond d'ores et déjà des matières relevant de ma compétence, en ce sens que la nouvelle plaque est effectivement liée aux activités relatives à l'exploitation agricole ou forestière, activité qui conditionne elle-même le régime exonératoire (permis de conduire, licence de transport, sûreté de chargement, tachygraphe et ainsi de suite).

La plaque rouge identifie une activité agricole ou forestière, un permis G, et ne donne pas droit à une licence de transport, etc. Les choses sont claires: la plaque rouge est exclusivement réservée aux tracteurs agricoles.

Dans l'immédiat, ce projet ne solutionne pas en revanche la problématique au niveau fiscal, car la réglementation actuelle sur les accises permet l'usage du diesel rouge totalement ou partiellement défiscalisé pour les tracteurs agricoles ou forestiers, quelle que soit leur utilisation.

Pour les activités non exclusivement agricoles ou forestières, la réglementation fiscale lie, en effet, l'exonération partielle des accises à l'absence de contrôles techniques périodiques. Or, le contrôle technique périodique n'est pas envisagé pour les tracteurs agricoles ou forestiers. Par ailleurs, un contrôle technique périodique pour les tracteurs de manière générale impliquerait, de toute manière, l'utilisation du diesel blanc pour toutes les utilisations hors agricoles ou forestières, ce qui impacterait certains secteurs qui n'entrent pas en concurrence avec le secteur du transport et qui revendiquent actuellement de pouvoir continuer à bénéficier du diesel à 21 euros/1 000 litres, par exemple, les communes, les paysagistes, les particuliers pour hobby, etc.

Mon administration est en pleine concertation avec les Finances pour

04.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Er zijn 176.000 ingeschreven landbouwvoertuigen. Door het ontbreken van een specifieke inschrijving is het moeilijk om te bepalen hoeveel van die voertuigen voor andere doeleinden, zoals transport of bouw, worden gebruikt, ook al is dat volgens de politie schering en inslag.

Het is onze bedoeling de inschrijving te differentiëren afhankelijk van het gebruik. Mijn administratie heeft een tekst voorbereid met het oog op de invoering van een aparte nummerplaat voor land- en bosbouwtractoren. De transporteurs die actief zijn in de landbouwsector en de landbouwers zullen die op hun tractoren moeten aanbrengen. De nieuwe inschrijving zou vanaf 1 april gelden. De nieuwe nummerplaat is gekoppeld aan de activiteiten van het landbouwbedrijf, die op hun beurt bepalen welke vrijstellingsregeling van toepassing is.

De tekst laat aan duidelijkheid niets te wensen over: de rode plaat is uitsluitend voorbehouden aan landbouwtrekkers.

Het ontwerp biedt echter geen antwoord op het fiscale probleem, want op grond van de regelgeving kan geheel of gedeeltelijk van belasting vrijgestelde rode diesel gebruikt worden door landbouw- of bosbouwtrekkers, ongeacht het gebruik dat ervan wordt gemaakt. De fiscale regelgeving verbindt de vrijstelling immers aan het ontbreken van een periodieke technische controle, wat het geval is voor landbouw- of bosbouwtrekkers. Indien trekkers in het algemeen aan een periodieke technische controle zouden worden onderworpen, dan zou er witte diesel moeten worden gebruikt voor elk gebruik dat niet onder landbouw- of bosbouwactiviteiten valt, wat gevolgen zou hebben voor sectoren die niet in concurrentie treden met de trans-

examiner la possibilité d'adapter leur réglementation, afin que les tracteurs agricoles ou forestiers destinés à des activités de transport pour compte de tiers ou liés à la construction, c'est-à-dire dont l'utilisation pose des problèmes de concurrence, circulent avec du diesel blanc. Des réunions sont encore prévues très prochainement avec les Finances ainsi qu'avec tous les secteurs concernés par la problématique.

portsector en die gebruik willen blijven maken van rode diesel.

Mijn administratie gaat samen met de administratie van Financiën na of de regelgeving in die zin kan worden aangepast dat landbouw- en bosbouwtrekkers die worden gebruikt voor activiteiten die in concurrentie treden met de activiteiten van de transportsector gebruik moeten maken van witte diesel. Er zijn vergaderingen gepland met Financiën en met de betrokken sector.

04.03 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

04.03 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Ik zal de resultaten van dat overleg afwachten.

En effet, il n'est pas simple de se dépatouiller de ce problème. J'attends aussi les réponses à la suite de votre concertation avec le ministre des Finances.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 **Question de Mme Valérie Warzée-Caverenne 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 nombre de conducteurs roulant sans permis" (n° 15178)**

05 **Vraag van mevrouw Valérie Warzée-Caverenne 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 aantal autobestuurders zonder rijbewijs" (nr. 15178)**

05.01 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, nous apprenions en septembre dernier qu'au total 10 507 conducteurs ont été condamnés parce qu'ils roulaient sans permis, soit le double d'il y a cinq ans. Si autant de mauvais conducteurs ont été identifiés et sanctionnés, c'est parce que les policiers fédéraux et locaux examinent systématiquement les permis de conduire lors d'un contrôle; nous ne pouvons que nous en réjouir.

05.01 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Het kwam ons in september ter ore dat 10.507 bestuurders een veroordeling hadden opgelopen omdat ze zonder rijbewijs reden. Bij de overtreders zijn er jongeren die hebben leren rijden met de wagen van hun ouders, maar nooit hun rijbewijs hebben behaald, bestuurders die niet mogen rijden om medische redenen en bestuurders zonder verzekering. Beschikt u over informatie inzake de plaats die elk van die drie categorieën inneemt in verhouding tot het totale aantal veroordeelden?

En France, ce sont deux millions et demi de conducteurs qui prennent le volant sans permis de conduire. Peu sont inquiétés, beaucoup roulent ainsi des années, jusqu'au drame! J'ignore si c'est pour les mêmes raisons. Il n'empêche que cette attitude inconsciente est à observer de très près pour la sécurité de tous les autres usagers de la route.

J'ai relevé, dans les articles, que trois groupes de contrevenants ont été identifiés: des jeunes qui ont appris à rouler avec la voiture de leurs parents mais n'ont jamais eu de permis; des conducteurs qui ne peuvent pas rouler pour raisons médicales mais qui le font quand même; des conducteurs conscients de commettre une infraction et qui ne disposent par ailleurs pas d'assurance.

In een interview opperde u dat de wagen van de overtreder in beslag zou kunnen worden genomen. Kunt u ons daarover meer vertellen?

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais savoir si vous avez obtenu, de la part de votre collègue ministre de l'Intérieur, des informations concernant la proportion des trois catégories susmentionnées parmi ces 10 000 conducteurs.

Dans une interview accordée à la radio, vous avez évoqué la possibilité de confisquer le véhicule du contrevenant. Pouvez-vous nous en dire plus quant à cette idée et sa mise en pratique avec votre collègue, ministre de l'Intérieur?

Une directive européenne concernant le permis de conduire, applicable à partir du 19 janvier 2013, prévoit que le permis devra être délivré sous format de carte électronique et devra être renouvelé tous les dix ans. Au moment du renouvellement du permis de conduire, des informations sur les changements ou les innovations insérées dans le Code de la route seront transmises au conducteur.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous nous dire comment votre département a intégré ou compte intégrer cette nouvelle législation européenne en droit belge? Qu'en sera-t-il des personnes contrevenantes qui roulent sans permis et dont la sanction a été évoquée ci-dessus?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Warzée-Caverenne, je ne dispose pas, par définition, de données officielles concernant le nombre de personnes qui roulent sans permis, ni de personnes qui ont été condamnées pour la conduite sans permis de conduire. Ma collègue la ministre de la Justice est sans doute en mesure de vous procurer les informations concernant le nombre de condamnations pour conduite sans permis de conduire, et de les détailler.

Comme vous le mentionnez, le fait que la police effectue ces dernières années de plus en plus de vérifications du permis de conduire lors de contrôles routiers explique sans doute le nombre croissant d'infractions constatées en la matière.

Je tiens à vous rappeler ici que toutes ces infractions concernant l'absence ou la non-validité du permis de conduire sont déjà sévèrement sanctionnées par la loi, jusqu'à des peines de prison et une déchéance du droit de conduire.

Pour répondre à votre première question, l'immobilisation temporaire du véhicule par les parquets est déjà possible, et le juge peut prononcer l'immobilisation du véhicule, et même la confiscation, pour la durée de la déchéance.

Pour les infractions les plus graves en ce domaine, pouvons-nous envisager une immobilisation et une confiscation obligatoires? Évidemment, même si c'est tentant, il faudrait examiner cela de près. En effet, nous devons aussi tenir compte des cas où le véhicule n'appartiendrait pas à l'intéressé.

Pour votre deuxième question, le permis de conduire électronique sera bien renouvelé tous les dix ans. Tous les anciens permis devront systématiquement être échangés contre un nouveau modèle dans les années à venir. Les nouveaux permis seront délivrés à partir du 1^{er} mai 2013.

Een Europese richtlijn over het rijbewijs bepaalt dat het rijbewijs onder de vorm van een elektronische kaart zal moeten worden uitgereikt, die om de tien jaar moet worden vernieuwd. Hoe heeft uw departement de nieuwe Europese wetgeving opgenomen in Belgisch recht?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijn collega de minister van Justitie is ongetwijfeld in staat om u informatie te bezorgen over het aantal veroordelingen wegens rijden zonder rijbewijs.

Dat de politiediensten tijdens verkeerscontroles steeds vaker vragen het rijbewijs voor te leggen, is wellicht niet vreemd aan de toename van het aantal vaststellingen.

Op het niet kunnen voorleggen van een geldig rijbewijs staan al zware straffen (gevangenisstraffen, rijverbod, tijdelijke immobilisering van het voertuig door de parketten, inbeslagname).

Het elektronische rijbewijs blijft tien jaar geldig. Alle oude rijbewijzen zullen in de komende jaren moeten worden omgewisseld. De nieuwe rijbewijzen zullen vanaf 1 mei worden uitgereikt.

C'est à cette occasion que des informations seront données au titulaire à propos des innovations dans le Code de la route, avec un rappel des principales règles. Mon administration prépare cette opération en collaboration avec l'IBSR.

05.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Madame la présidente, je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 15238 van mevrouw Karin Temmerman wordt uitgesteld. Vraag nr. 15238 van de heer Veys werd reeds beantwoord.

La **présidente:** La question n° 15238 de Mme Temmerman est reportée.

06 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 opmerkingen van het Rekenhof in zijn 169^{ste} Boek omtrent de door FOD Mobiliteit en Vervoer betaalde verwijlintresten in het kader van overheidsopdrachten" (nr. 15266)

06 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 observations formulées par la Cour des comptes dans son 169^e rapport concernant les intérêts de retard payés par le SPF Mobilité et Transports dans le cadre des marchés publics" (n° 15266)

06.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het Rekenhof stelt in zijn 169^{ste} boek dat op basis van onvolledige gegevens in 2011 zowat 2,1 miljoen euro aan intresten zijn betaald, waarvan zowat 1,3 miljoen euro ingevolge gerechtelijke uitspraken of dadingen.

Defensie en de FOD Mobiliteit en Vervoer betaalden in 2010 en 2011 samen zowat 710 000 euro aan verwijlintresten in het raam van overheidsopdrachten en dat is 90 % van het totaalbedrag aan verwijlintresten.

De FOD Mobiliteit betaalde daarenboven in totaal 1 106 277 euro aan gerechtelijke intresten. Terwijl de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2010 nog in totaal 997 046 euro aan intresten betaalde, steeg dat bedrag in 2011 naar 1 518 615 euro.

Het feit dat Defensie en de FOD Mobiliteit en Vervoer 90 % van het totale bedrag aan verwijlintresten in het raam van overheidsopdrachten voor hun rekening nemen, komt volgens het Rekenhof omdat, in tegenstelling tot vele andere departementen, Defensie en de FOD Mobiliteit de verwijlintresten betalen zonder dat de schuldeiser daar expliciet naar heeft gevraagd. Daarbij wordt verwezen naar de algemene aannemingsvoorwaarden als bijlage bij het koninklijk besluit van 26 september 1996 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken.

Mijnheer de staatssecretaris, daarover heb ik de volgende vragen.

Hoe verklaart u die situatie, dus die cijfers, maar ook die stijging?

06.01 Tanguy Veys (VB): Il ressort des chiffres publiés par la Cour des comptes pour l'année 2011 que la Défense et le SPF Mobilité et Transports sont responsables de 90 % du montant total des intérêts de retard payés dans le cadre de marchés publics. Cette situation s'explique par le système appliqué par ces deux départements, qui les différencie de beaucoup d'autres et consiste à payer des intérêts de retard même lorsque le créancier ne l'a pas explicitement demandé. En comparaison de la situation qui prévalait en 2010, ce montant a fortement augmenté.

Comment le secrétaire d'État explique-t-il cette situation? Va-t-on prendre en considération les observations faites par la Cour des comptes?

In welke mate zal in de toekomst rekening worden gehouden met de opmerkingen van het Rekenhof? Zo ja, in welke zin? Zo nee, waarom niet?

06.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, uw vraag gaat over zowel verwijlintresten inzake overheidsopdrachten als gerechtelijke verwijlintresten. In de cijfers die de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft bezorgd aan het Rekenhof voor zijn 169^{ste} boek, werden de bedragen van verwijlintresten inzake overheidsopdrachten en de gerechtelijke verwijlintresten namelijk samengeteld.

Wat betreft de cijfers van 2011 is het belangrijk rekening te houden met de eenmalige impact van belangrijke gerechtelijke dossiers. Voor 2011 gaat het om een totaal van 1 410 kEUR. De verwijlintresten inzake overheidsopdrachten bedragen 412 kEUR. Ten opzichte van 2010 is er een afname van de verwijlintresten inzake overheidsopdrachten, namelijk van 997 kEUR voor 2010 tot 412 kEUR voor 2011.

Voor 2011 bestaat dit bedrag uit 402 kEUR voor Beliris, maar dit valt niet onder mijn bevoegdheid. Voor de rest van de FOD Mobiliteit en Vervoer gaat het over 10 kEUR.

Bij de overgang naar FEDCOM werd een nieuwe werkwijze uitgewerkt die rekening houdt met de nieuwe boekhoudverplichtingen – onmiddellijke registratie van elke factuur in de boekhouding – en die maximaal de in het boekhoudsysteem ingebouwde driepuntscontroles gebruikt om te bepalen welke facturen klaar zijn voor betaling. Alle facturen centraal ontvangen op de stafdienst B&B worden er geregistreerd, gescand en op het netwerk geplaatst voor consultatie door de dienst die instaat voor de ontvangst. Voor bijna alle facturen is een bevestiging van ontvangst van de prestatie nodig alvorens ze kan worden betaald.

De implementatie van deze nieuwe werkwijze kende wat problemen. De workflow inzake het ter beschikking stellen van de facturen in de loop van het jaar moest worden bijgestuurd om deze vlot te laten verlopen. Belangrijk struikelblok was echter de toepassing van de driepuntscontrole. Het bleek zeer moeilijk om de facturen te identificeren die op basis hiervan in aanmerking kwamen voor betaling. Het is nodig gebleken om een bijkomende consultatie te vragen voor de oplossing van dit probleem, de procedure bij te sturen en een bijkomende rapportering te vragen aan de FOD B&B.

Heel dit proces heeft enige maanden in beslag genomen. Gedurende deze periode liep de achterstand op. Na implementatie van de wijzigingen, om tegemoet te komen aan de problemen, kon tegen het einde van het jaar de achterstand in belangrijke mate worden verminderd. Dit bedrag aan verwijlintresten van 10 kEUR voor 2011 kon worden gehalveerd door een verbetering van het betaalproces.

De gerechtelijke verwijlintresten bedragen 1,6 miljoen euro. Het betreft dossiers waarin de Belgische Staat veroordeeld werd en waarbij een deel van de te betalen schadevergoeding bestaat uit verwijlintresten. Van dat globale bedrag is 1 083 kEUR te wijten aan twee oude dossiers van het oude Ministerie van Openbare Werken ingevolge een uitspraak van het hof van beroep in Antwerpen. Het

06.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Dans les chiffres communiqués par le SPF Mobilité et Transports à la Cour des comptes, les montants des intérêts de retard relatifs à des marchés publics ont été comptabilisés avec les intérêts moratoires judiciaires.

Concernant les chiffres de 2011, il faut tenir compte de l'incidence non récurrente d'importants dossiers judiciaires, pour un montant total de 1 410 000 euros. Les intérêts de retard relatifs à des marchés publics se sont élevés à 412 000 euros. En 2010, il s'agissait encore de 997 000 euros.

Pour Beliris, ce montant se chiffre à 402 000 euros pour 2011. Cela ne relève toutefois pas de mes compétences et, en ce qui concerne le reste du SPF Mobilité et Transport, la somme s'élève à 10 000 euros.

La mise en place d'un nouveau logiciel comptable a pris quelques mois et les retards se sont accumulés durant cette période. En fin d'année, après la mise en œuvre des modifications nécessaires, l'arriéré a pu être largement résorbé. Une révision du processus de paiement a permis de diviser par 2 le montant des intérêts de retard de 10 000 euros pour 2011.

Les intérêts de retard judiciaires représentent 1,6 million d'euros. Il s'agit de dossiers dans lesquels l'État belge a été condamné et où des intérêts de retard représentent une partie des indemnités dues. Par rapport au total, 1 083 000 euros correspondent au solde dû dans deux vieux dossiers de l'ancien ministère des Travaux publics à la suite d'une décision de la cour d'appel d'Anvers. Il s'agit par conséquent d'une indemnité non récurrente. Le solde des

gaat om een eenmalige impact. De resterende 23 000 euro zijn verwijlinteressen voor twee kleine gerechtszaken waarin de Belgische Staat werd veroordeeld.

Aangezien het grootste deel van de gerechtelijke verwijlinteressen te wijten is aan een eenmalige impact van twee oude dossiers, kan hier in de toekomst moeilijk rekening mee worden gehouden, omdat het moeilijk te voorspellen is wanneer bepaalde gerechtelijke uitspraken zullen vallen.

23 000 euros est constitué d'intérêts de retard infligés dans le cadre de deux dossiers mineurs dans lesquels l'État belge a été condamné.

Il serait difficile de tenir compte de ces éléments à l'avenir étant donné qu'il est malaisé de prévoir le moment où certains jugements seront rendus.

06.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat een aantal factoren eenmalig is, zowel qua dossiers waarop verwijlinteressen of gerechtelijke interesten moesten worden betaald, als qua implementatie van de nieuwe registratie van boekhouden.

Ik hoop in ieder geval dat in de toekomst sowieso minder verwijlinteressen zullen moeten worden betaald, los van gerechtelijke dossiers, doordat men beter de facturen opvolgt en ook betaalt. Het heeft immers weinig zin een factuur te lang te laten liggen, want uiteindelijk komen er dan verwijlinteressen bij die men niet had moeten betalen indien de factuur tijdig was betaald.

Ik hoop dat de FOD Mobiliteit en Vervoer volgend jaar alvast niet meer voorkomt in het jaarboek van het Rekenhof, waarvan de 169^{ste} editie uitkwam en dat soms ook het blunderboek wordt genoemd.

Ik heb nog een laatste opmerking. Ik vroeg u in welke mate rekening zal worden gehouden met de opmerkingen van het Rekenhof. Een van de opmerkingen was juist dat de FOD Mobiliteit en Vervoer verwijlinteressen betaalt zonder dat de schuldeiser daar expliciet om vraagt. U bent dus een beetje te goed of te enthousiast in het betalen van verwijlinteressen. Misschien dat u ook met deze opmerking kunt rekening houden.

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

07 Questions jointes 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 "les autorisations de mise en circulation du train à grande vitesse Fyra V250" (n° 15294)

- 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 mesures prises par le SSICF concernant le Fyra" (n° 15296)

07 Samengevoegde vragen 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 vergunningen voor de indienststelling van de hogesnelheidstrein Fyra V250" (nr. 15294)

- 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,

06.03 Tanguy Veys (VB): Plusieurs facteurs non récurrents entrent en ligne de compte. J'espère que l'année prochaine, le SPF Mobilité et Transports ne figurera plus au rapport annuel de la Cour des comptes.

Une des observations faites par la Cour des comptes consiste à dire que le SPF Mobilité et Transports paie des intérêts moratoires sans y avoir été explicitement invité par le créancier.

Espérons que le secrétaire d'État prendra en considération cette observation.

toegevoegd aan de eerste minister, over "de maatregelen van de DVIS inzake de Fyra" (nr. 15296)

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, j'aurais voulu vous poser quelques questions sur les problèmes que connaît aujourd'hui Fyra. Je ne vais pas rentrer dans les détails car on connaît le contexte dans lequel nous nous situons. Il est bon de rappeler que, depuis vendredi, les trains Fyra sont suspendus temporairement à l'initiative de notre autorité nationale de sécurité, suite, dit-on, à la découverte de morceaux du capot des trains sur les voies. Notre collègue Jef Van den Bergh avait évoqué des problèmes d'ouverture et de fermeture des portes, éléments repris également dans la presse.

Le constructeur AnsaldoBreda, qui a présenté ses excuses pour les manquements techniques inattendus, rappelle que le Fyra-V250 a passé tous les tests à sa mise en circulation.

Monsieur le secrétaire d'État, quels sont les éléments précis qui ont amené le SSICF à suspendre la circulation des trains Fyra depuis vendredi dernier? Quelle a été la procédure d'octroi des autorisations d'exploitation commerciale de circulation sur notre réseau?

J'ai ici un protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité de Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas et de France. Ce document date du 22 décembre 2008. Je ne sais pas s'il a fait l'objet d'éventuelles mises à jour. On cite toute une série d'éléments qui peuvent faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle. Pour ces éléments, l'examen par une autorité des différents pays cités est suffisant, l'autorité des autres pays reconnaissant la validité de la vérification réalisée sans examen supplémentaire.

Sommes-nous aujourd'hui dans ce cadre-là? Notre autorité nationale de sécurité, en fonction du protocole que je viens de citer, a-t-elle donné une autorisation automatique? Y a-t-il eu un travail spécifique réalisé par notre autorité nationale de sécurité?

A-t-on redoublé de vigilance que ce soit au niveau de l'autorité nationale néerlandaise ou belge, vu la réputation du constructeur AnsaldoBreda suite à la livraison de certaines commandes?

On peut difficilement penser que les problèmes constatés depuis le début de l'exploitation commerciale et qui sont relativement récents n'aient pas pu être décelés au moment des tests qui ont été effectués. Pouvez-vous me donner des informations concernant la manière dont les autorisations ont été accordées? De manière plus générale, à ce stade, quels enseignements peut-on tirer quant à ces procédures d'autorisation de mise en circulation?

07.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag sluit aan bij de context geschetst door de collega. Het standpunt van de DVIS heeft toch wel ingrijpende gevolgen voor de Fyra. Voorheen reed minder dan één op twee Fyra's, maar door de beslissing van de DVIS mag nu geen enkele Fyra meer rijden.

DVIS-directeur Thierry Breyne stelde ter zake: "We vonden het niet

07.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): De Fyra V250-trein mag sinds vorige vrijdag in België niet meer rijden. Dat werd beslist op initiatief van de Belgische Nationale Veiligheidsinstantie. Constructeur AnsaldoBreda herhaalde dat de V250 alle tests waaraan de trein voor zijn indienststelling moest worden onderworpen, heeft doorstaan.

Waarom precies heeft de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) de Fyratreinen geschrapt? Volgens welke procedure verliep het toekennen van de vergunning voor de commerciële exploitatie van deze treinen op het Belgische net? Valt de toekenning van deze vergunning onder het protocol van 2008, waarbij de procedure voor wederzijdse erkenning tussen België, Luxemburg, Nederland en Frankrijk wordt toegepast voor het vergunnen van spoorwegmaterieel voor hogesnelheidsverbindingen? Heeft de Belgische Nationale Veiligheidsinstantie een automatische vergunning verleend, op grond van het protocol, of heeft ze een en ander toch onderzocht?

Zijn de Nederlandse en de Belgische overheid wel voldoende waakzaam geweest, gelet op de reputatie van AnsaldoBreda? De problemen die van bij de commerciële indienststelling zijn opgedoken, moeten al tijdens de tests ontdekt zijn. Hoe is de toekenning van de nodige toelatingen verlopen? Welke lessen kunnen er getrokken worden met betrekking tot de toelatingsprocedures voor de indienststelling?

07.02 Tanguy Veys (VB): Le point de vue adopté par le SSICF a des conséquences importantes pour le Fyra qui, d'ores et déjà, ne peut plus du tout circuler. Le directeur du SSICF fait état d'un problème de sécurité. L'interdic-

veilig om de trein nog reizigers te laten vervoeren. We wachten nu op gedetailleerde informatie en gaan alleszins voor absolute betrouwbaarheid. Ondertussen mogen alleen testritten plaatsvinden." Het standpunt van de DVIS, op basis van hetgeen wij uit de pers hebben mogen vernemen, kwam er omdat tijdens een van de ritten van de Fyra een beschermpaneel was losgekomen.

Het verbod van de DVIS slaat alleen op de treinen die op het Belgische spoor rijden, maar heeft natuurlijk ook gevolgen voor de spoorverbinding vanuit Nederland. Een van de maatregelen die naar aanleiding daarvan werden genomen, is dat er testritten gebeuren om na te gaan wat ten grondslag ligt van de problemen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u erop wijzen dat in Nederland de reizigersorganisatie Maatschappij voor Beter Openbaar Vervoer in een brief aan ProRail heeft gevraagd de testritten alleen 's nachts plaats te laten vinden, omdat vrijdag bij een van de testritten een Fyra is vastgelopen ter hoogte van de Belgische grens en dat voor enorme vertragingen heeft gezorgd op de spoorlijn, onder meer voor het Thalysverkeer.

De DVIS heeft eraan toegevoegd dat de Fyra pas opnieuw mag rijden op het moment dat de tests positief zijn, maar heeft hij ook gestipuleerd dat die tests alleen 's nachts mogen plaatsvinden, gelet op de hinder die alle vastgelopen Fyra's opleveren.

Om zekerheid te hebben dat de communicatie van de DVIS correct is, had ik graag verduidelijking gehad over de visie van de DVIS. Op basis van welke vaststellingen heeft hij zijn beslissing genomen? Wat is de concrete inhoud ervan?

Misschien kan het rapport ook nuttig zijn voor de werkzaamheden van de commissie. Kunnen wij inzage krijgen in dat rapport van de DVIS?

07.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Chers collègues, le SSICF a délivré à AnsaldoBreda, le 14 septembre 2012, l'autorisation de mise en service de la série de trains à grande vitesse Fyra. Ces autorisations se basaient sur les déclarations de la Commission européenne de vérification relatives aux types de trains V250 et de vérification aux règles de sécurité établies par AnsaldoBreda.

Ces déclarations ont été supportées par des certificats de vérification et d'examen de type délivrés par Lloyd's Register Nederland, complétés par Belgorail pour les aspects spécifiques belges et pour l'intégration sol/bord ERTMS.

Cette autorisation de mise en service délivrée par le SSICF était valable jusqu'au 31 janvier 2013. Cette limite de validation était accompagnée par un échéancier d'actions à faire pour cette date. Ces actions couvraient des points non contraires à la sécurité, relatifs entre autres au GSM-R, à une règle opérationnelle liée au clignotement des phares et à la levée des restrictions opérationnelles.

Le vendredi 18 janvier 2013, en début de matinée, le SSICF a été averti par Infrabel qu'un morceau de capot d'une rame V250 Fyra avait été retrouvé sur la ligne à grande vitesse L4. Ce problème venait s'ajouter aux nombreux autres problèmes techniques et aux problèmes récurrents de fiabilité auxquels font face les rames Fyra

tion est en vigueur Belgique mais a bien évidemment des répercussions aux Pays-Bas. Des trajets tests doivent mettre en lumière les problèmes de sécurité. Une organisation de voyageurs néerlandaise a demandé que ces trajets tests ne soient effectués que de nuit parce que les trains tombés en panne le jour ont occasionné de nombreux inconvénients, notamment pour le Thalys.

Le SSICF a-t-il fait une demande dans le même sens? Sur quels éléments précis s'est-il fondé pour retirer le Fyra de la circulation? Pouvons-nous prendre connaissance de son rapport?

07.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De DVIS verleende in september 2012 een toelating tot indienststelling van de Fyratreinstellen op grond van de door de Europese Commissie uitgevoerde controles op de V250-treinen en de veiligheidsvoorschriften van de constructeur. Die verklaringen worden geschraagd door de certificaten van Lloyd's Register Nederland, die door Belgorail aangevuld werden. De door DVIS afgegeven toelating tot indienststelling is geldig tot 31 januari 2013 en omvat een tijdpad met verplichte ingrepen met betrekking tot zaken die geen gevaar vormen voor de veiligheid.

Op 18 januari meldde Infrabel aan de DVIS dat er op de hogesnelheidslijn een afdekrooster van een Fyratreinstel was aangetroffen. Dit

depuis leur mise en exploitation le 9 décembre 2011.

Le SSICF avait déjà également été informé que les actions à remplir pour le 31 janvier permettant le renouvellement de l'autorisation ne seraient probablement pas remplies. Ceci a donc mené le SSICF à interdire jusqu'à nouvel avis la circulation commerciale de rames V250 Fyra sur la L4, la circulation à titre d'essai sans voyageurs restant autorisée.

Le SSICF réexaminera sa position dès qu'un plan d'actions correctives pour les problèmes repris ci-dessous lui aura été présenté.

Het is in het huidige stadium voorbarig conclusies te trekken uit de procedure voor een toelating tot indienststelling. De DVIS zal, alvorens de toelating tot indienststelling te verlengen en zijn verbod van verkeer op lijn 4 op te heffen, alle actoren horen die bij bedoeld proces zijn betrokken, teneinde te begrijpen hoe dergelijke tekortkomingen konden optreden.

Het zou bijvoorbeeld interessant zijn te begrijpen hoe het komt dat dergelijke kwaliteitsproblemen niet door de fabrikant, noch door onafhankelijke beoordelaars, noch door het projectmanagement van de spoorwegondernemingen als gebruikers werden voorzien.

07.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Vous apportez des éléments importants à notre connaissance. Je pense notamment à cet échéancier d'actions à fournir pour le 31 janvier.

Il semble donc que le SSICF se soit posé des questions. Derrière les restrictions opérationnelles, on a assisté récemment à la mise en exploitation du Fyra.

Comme vous, je m'interroge sur la manière dont les évaluateurs indépendants ont travaillé. C'est sur cette base que les autorisations ont été accordées. Nous aurons très certainement l'occasion d'y revenir.

07.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en de verduidelijking.

Ik meen dat de DVIS terecht tot die beslissing is gekomen, hoe ingrijpend de gevolgen ervan ook zijn, en dat men er alles moet aan doen om tegemoet te komen aan de eisen van de DVIS, vooraleer er opnieuw sprake kan zijn van enig Fyerverkeer in België.

U hebt terecht ook zelf een pijnpunt aangehaald, zijnde de controle vooraf op het vlak van de homologatie. Uit uw antwoord leid ik dan ook wel af dat de DVIS pas zelf controleert op het moment dat de treinen effectief beginnen te rijden en dus niet vooraf. Tijdens de

incident komt boven op de talrijke problemen en perikelen waarmee we sinds de recente indienststelling van de Fyra al werden geconfronteerd. De DVIS kreeg bovendien te horen dat men met bepaalde ingrepen, die tegen eind januari moesten gebeuren, misschien niet klaar zou komen. Daarom heeft de DVIS commerciële ritten met de V250-treinstellen verboden. Zodra er een herstelplan wordt voorgelegd, zal de DVIS zijn standpunt opnieuw bekijken.

Il est trop tôt pour tirer des conclusions de la procédure de nouvelle autorisation de mise en service. Le SSICF tentera d'abord, avec l'ensemble des acteurs concernés, de déterminer les causes des problèmes survenus.

Il serait par exemple intéressant de vérifier pourquoi les problèmes de qualité n'ont été décelés ni par le fabricant, ni par les évaluateurs indépendants, ni par les responsables 'projet management' des entreprises ferroviaires.

07.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Ik dank u voor die belangrijke informatie, zoals het tijdpad voor de verplichte ingrepen dat uiterlijk op 31 januari moet worden voorgelegd. De DVIS heeft dus lont geroken.

Net als u heb ik vragen over de manier waarop de onafhankelijke beoordelaars hun werk gedaan hebben. Wij zullen hier nog op terugkomen.

07.05 Tanguy Veys (VB): À mon estime, le SSICF est intervenu à juste titre.

L'absence de contrôle concluant avant l'homologation constitue un problème. Apparemment, le SSICF contrôle les trains au moment où ils commencent à circuler réellement et pas avant. Le service en question n'intervient même pas pendant les trajets

testperiode is de dienst daarbij niet betrokken. Ik ging ervan uit dat er toch officiële instanties zijn die dergelijke zaken mee onderzoeken, maar mogelijk is dat niet het geval en is de DVIS pas opgetreden, eenmaal de trein effectief werd ingezet, vanaf 9 december.

*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 ongevallencijfers met motorrijders op locaties waar vangplanken onder de vangrails werden geplaatst" (nr. 15297)

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 statistiques d'accidents impliquant des motards aux endroits où des protections ont été placées sous les rails de sécurité" (n° 15297)

08.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in uw algemene beleidsnota van 2013 inzake mobiliteit staat dat u erover zult waken de vertragingen met de jaarlijkse statistieken weg te werken om de politieke beleidsmakers in valabele en actuele gegevens te voorzien.

Mijnheer de staatssecretaris, worden er ook ongevallencijfers met motorrijders bijgehouden op locaties waar voordien geen vangplanken onder de vangrails stonden en die nadien wel geplaatst werden?

Vaak glijden motorrijders onder de vangrails door en worden zij in sommige gevallen quasi onthoofd. Door het plaatsen van vangplanken gebeurt dit niet meer. Ik denk dus dat dit een terechte maatregel is.

Het is belangrijk om te weten of de locaties waar die planken zijn aangebracht ook in de statistieken terug te vinden zijn. Zijn daar statistieken over? Zo ja, wat zijn daarbij de conclusies? Zo nee, waarom bestaan daarover geen statistieken?

08.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, de officiële ongevallenstatistieken zijn gebaseerd op verkeersongevalformulieren die door de politie worden ingevuld. Deze registratieformulieren bevatten natuurlijk niet alle mogelijke details met betrekking tot de omstandigheden van het ongeval.

Op dit formulier wordt genoteerd of de motorrijder tegen een vangrail is gebotst, maar niet of er zich een plank onder de vangrail bevond.

De ongevallencijfers van het jaar 2011 zijn reeds bekendgemaakt. Het BIVV is reeds in staat om de gevallen met motorrijders tegen een vangrail op te zoeken, maar heeft daarover nog niets gepubliceerd. Voor 2012 zijn er nu nog geen cijfers beschikbaar.

In het kort kan ik meedelen dat in 2011 in eenzijdige motorongevallen 5 % van de motorrijders tegen een vangrail zijn terechtgekomen. Op autosnelwegen was dit 24 %, wat logisch is omdat daar veel vangrails zijn geplaatst.

Eenzijdige ongevallen komen veel voor bij motorrijders, namelijk 40 % van de motorongevallen op autosnelwegen, 32 % van de ongevallen

d'essai.

08.01 Tanguy Veys (VB): Établissent des statistiques d'accidents impliquant des motards aux endroits où des protections ont été fixées derrière les rails de sécurité?

Ces protections empêchent les motards de glisser sous le rail. Ces statistiques sont-elles disponibles et quelles en sont les conclusions?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Les statistiques officielles d'accidents s'appuient sur les formulaires d'accidents de la circulation remplis par les policiers qui mentionnent effectivement si le motard a heurté un rail de sécurité, sans toutefois préciser si ce dernier était muni d'une protection.

Les statistiques d'accidents sont connues pour 2011. L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) peut déjà en extraire les accidents dans lesquels les motards ont heurté un rail de sécurité, mais n'a encore rien publié à ce sujet. À ce jour, aucun chiffre n'est disponible pour 2012.

buiten de bebouwde kom en 18 % binnen de bebouwde kom.

Het BIVV rondt momenteel een diepteonderzoek MOTAC af, waarin de oorzaken van zware ongevallen met motorrijders worden onderzocht. Daarin zullen gegevens ter beschikking zijn over de aanwezigheid van vangplanken onder de vangrails. Dit onderzoek zal binnen enkele maanden worden gepubliceerd.

En 2011, dans les accidents de moto n'impliquant pas de tiers, 5 % des motards ont heurté un rail de sécurité; le chiffre passe à 24 % pour les accidents survenus sur autoroutes. En ce qui concerne les accidents de moto n'impliquant pas de tiers, 40 % surviennent sur autoroutes, 32 % en dehors des agglomérations et 18 % à l'intérieur des agglomérations.

L'IBSR publiera dans quelques mois l'étude fouillée réalisée par MOTAC qui analyse les causes des accidents graves impliquant des motards et qui comportera également des données sur les protections fixées derrière les rails de sécurité.

08.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik kijk alvast uit naar de resultaten van dat onderzoek van het BIVV. Ik begrijp ook wel dat men op het ongevalformulier dat de politiediensten hanteren niet alles kan noteren. Wat echter specifiek de problematiek van de vangrails betreft, wil men op basis van statistische gegevens maatregelen nemen voor locaties waar er zeker vangplanken moeten komen, dan zou het nuttig zijn om over die cijfers te beschikken.

08.03 Tanguy Veys (VB): Je suis curieux de prendre connaissance des résultats de l'étude que vous mentionnez. Toutefois, il serait utile de disposer de chiffres précis sur les protections placées sous les rails de sécurité.

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

09 Vraag van de heer Willem-Frederik Schiltz 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 systeem van voorgenummerde CMR-vrachtbrieven" (nr. 14783)

09 Question de M. Willem-Frederik Schiltz 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 système de lettres de voiture CMR prénúmerotées" (n° 14783)

09.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik kom terug op mijn schriftelijke vraag nr. 273 van 26 oktober 2012 over het systeem van de voorgenummerde CMR-vrachtbrieven. Aangezien deze vraag werd gepubliceerd zonder antwoord heb ik de vrijheid genomen de vraag alsnog te stellen, temeer omdat de problematiek nog niet is opgelost.

09.01 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ma question écrite n°273 du 26 octobre 2012 relative au système des lettres de voiture CMR prénúmerotées a été publiée sans réponse.

Ik bespaar u de geschiedenis van het CMR-systeem. Die zal u genoegzaam bekend zijn. Naar aanleiding van een bijkomend protocol bij de CMR-conventie, in voege sinds juni 2011, heeft de IRU alle betrokken partijen opgeroepen om sneller werk te maken van de invoering van een elektronische vrachtbrief.

En vertu d'un protocole additionnel à la convention CMR, d'application depuis le mois de juin 2011, l'IRU a invité toutes les parties concernées à instaurer plus rapidement une lettre de voiture électronique. Jusqu'à présent, la lettre de

Het bijkomend protocol biedt wegvervoerders de mogelijkheid de

CMR-gegevens elektronisch te registreren, te bewaren en met hun handelspartners uit te wisselen. Dat zorgt voor een efficiëntere afhandeling van goederen en voor een verhoogde traceerbaarheid en de kans op menselijke fouten vermindert aanzienlijk.

Tot nu toe kan de elektronische vrachtbrief nog maar in zeven landen worden gebruikt: Bulgarije, Letland, Litouwen, Nederland, Spanje, Tsjechië en Zwitserland. België is blijkbaar nog niet toegetreden tot het bijkomende protocol. In andere lidstaten is de reglementering rond de CMR-vrachtbrief minder streng waardoor de automatisering een stuk gemakkelijker en vlotter zou verlopen.

De strengere reglementering in België veroorzaakt een ongelijkheid en door de beperking op de automatisering ook hogere arbeidskosten. Logistieke bedrijven in België ontvangen vele CMR-vrachtbrieven die opgesteld zijn in andere lidstaten. De meeste maken geen gebruik van zogenaamde voorgenummerde documenten zoals in België. Het gebruik daarvan zou de traceerbaarheid bovendien niet eens verhogen, wat de reden was waarom ze werden ingevoerd. Zeker voor bedrijven die met geautomatiseerde systemen de inhoudelijke en vormelijke juistheid van gegevens op de CMR-vrachtbrief nastreven is dergelijk voorgenummerd document niet nuttig.

De huidige regelgeving is met andere woorden verouderd. Gezien het belang van de logistieke sector in ons land, en zeker voor de haven van Antwerpen, zou het zowel voor de traceerbaarheid als voor de concurrentiepositie van ons land en van de sector een waardevolle verbetering zijn indien wordt afgestapt van de voorgenummerde, gedrukte CMR-vrachtbrieven.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u bereid om af te stappen van de voorgenummerde vrachtbrieven? Zo ja, hoe ziet u dat evolueren? Zo nee, welke argumentatie bestaat er om dat niet te doen?

Ten tweede, bent u, in het geval dat u niet afstapt van het systeem met voorgenummerde vrachtbrieven, bereid het bijkomende protocol bij de CMR-Conventie goed te keuren? Zo ja, binnen welke termijn zou dat kunnen gebeuren? Zo nee, acht u het mogelijk het bestaande systeem te versoepelen en langzaamaan naar een verbeterd gedigitaliseerd systeem te evolueren?

09.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, collega's, het in het beroepsgoederenvervoer over de weg bestaande systeem van voorgenummerde CMR-vrachtbrieven met een vaste lay-out, afgegeven door hiertoe erkende instellingen, wordt geregeld door de artikelen 33 tot 37 van het ministerieel besluit van 8 mei 2002, genomen ter uitvoering van het koninklijk besluit van 7 mei 2002 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

De voordelen van het huidige systeem zijn tweërlei. Ten eerste, het gebruik van een gestandaardiseerde vrachtbrief met vaste rubriek draagt bij tot een gemakkelijke leesbaarheid van het document en wordt zowel door de vervoerssector als door de controlediensten op prijs gesteld. Ten tweede, de voorafgaande nummering door de uitreikende instellingen bewijst geregeld zijn nut bij gerechtelijke onderzoeken naar fraudepraktijken.

voiture électronique ne peut encore être utilisée que dans sept pays. Force est de constater que la Belgique n'a pas encore adhéré au protocole additionnel.

La réglementation plus stricte qui est en vigueur chez nous engendre une inégalité et aussi, en raison de l'automatisation limitée, un coût du travail plus élevé. La plupart des pays n'utilisent pas les documents prénumérotés, qui ne sont dès lors plus utiles.

Le secrétaire d'État est-il prêt à abandonner les lettres de voiture prénumérotées?

Le secrétaire d'État serait-il disposé, dans l'hypothèse où il ne renoncerait pas aux lettres de voitures prénumérotées, à approuver le protocole additionnel? Si oui, quand?

Si non, estime-t-il envisageable d'assouplir le système existant et d'évoluer progressivement vers un système numérisé amélioré?

09.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Le système des lettres de voiture CMR prénumérotées présentant un lay-out préétabli est régi par l'arrêté ministériel du 8 mai 2002 pris en exécution de l'arrêté royal du 7 mai 2002 relatif au transport de choses par route. Il présente deux avantages. Ce document se lit facilement et l'utilité de la prénumérotation apparaît régulièrement dans le cadre d'enquêtes judiciaires.

Une lettre de voiture simplifiée

Naast de mogelijkheid van het gebruik van een vereenvoudigde vrachtbrief per verhuistransport en voor nationaal vervoer over korte afstand voorziet bovengenoemd ministerieel besluit ook in een versoepelde regeling voor die transporten waar het gebruik van de gestandaardiseerde vrachtbrieven om praktische redenen minder aangewezen is.

Op 5 juni 2011 is het aanvullend protocol bij het verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg inzake de digitale vrachtbrief in werking getreden. België heeft dit aanvullend protocol ondertekend, doch niet geratificeerd.

Ik realiseer mij terdege de meerwaarde die de elektronische vrachtbrief kan bieden en ik heb dan ook de intentie om de ratificatieprocedure, die tijdens de vorige legislatuur werd opgestart, verder te zetten.

Wel dient men voor ogen te houden dat de toepassingsmogelijkheden in de beginfase sterk zullen afhangen van de beslissingen van onze buurlanden. Het gebruik van de elektronische vrachtbrief vereist immers dat alle landen waarover het vervoerstraject loopt deze vrachtbrief op hun grondgebied erkennen. Momenteel is Nederland het enige buurland dat de elektronische vrachtbrief toelaat.

Concreet ben ik van plan het bestaande systeem van gestandaardiseerde papieren vrachtbrieven met voorafgaande nummering in stand te houden wegens het bovenvermelde voordeel dat dit systeem biedt en binnenkort de ratificatieprocedure inzake het bovengenoemd aanvullend protocol verder te zetten teneinde de Belgische ondernemingen een volwaardig alternatief te bieden.

peut être utilisée pour les déménagements et pour le transport national à courte distance et une réglementation assouplie est prévue pour les transports pour lesquels les lettres de voiture standard sont moins indiquées pour des raisons pratiques.

Le 5 juin 2011, le protocole additionnel à la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route est entré en vigueur en ce qui concerne la lettre de voiture électronique. La Belgique a signé ce protocole additionnel mais elle ne l'a pas encore ratifié. J'ai l'intention de poursuivre la procédure de ratification.

Les possibilités d'application seront étroitement liées, dans la phase initiale, aux décisions prises dans les pays qui nous entourent puisque la lettre de voiture électronique devra être reconnue par les autorités de tous les pays par lesquels le transport transite.

J'ai l'intention de maintenir le système actuel des lettres de voitures standard prénumérotées sur papier en raison de l'avantage susmentionné et de poursuivre prochainement la procédure de ratification afin d'offrir une solution de rechange valable aux entreprises belges.

09.03 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik leid uit uw antwoord af dat er een dubbel systeem zal komen, waarbij zowel de oude als de nieuwe vrachtbrieven even rechtsgeldig zijn. Ook kan de bevrachter of transporteur kiezen voor de ene of voor de andere procedure, afhankelijk van met wie uit derde landen hij zaken moet doen.

Het is erg fijn te vernemen dat u de ratificatie verder op de agenda zult plaatsen, zodat wij spoedig mee in het rijtje kunnen stappen van landen die de richtlijn hebben geratificeerd.

Natuurlijk begrijp ik uw opmerking heel goed, dat niet alle buurlanden het systeem al hebben. Zulks is echter in elke omzetting van een Europese aanbeveling of richtlijn het geval. Iemand moet het voortouw nemen. Hoe meer landen het voortouw nemen, hoe meer er zullen bijkomen.

Ik merk dat er toch al zeven landen zijn waarmee België regelmatig

09.03 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Il y aura donc un double système où l'affrèteur ou le transporteur pourra opérer un choix. J'espère que la ratification interviendra rapidement.

Le fait que tous les pays ne soient pas encore dotés du système est un phénomène que l'on observe lors de chaque transposition d'une directive européenne.

Il faut bien que quelqu'un prenne l'initiative.

zaken doet. Wij mogen derhalve mee in het rijtje stappen en onze buurlanden motiveren om de richtlijn ook te ratificeren.

Ik kijk uit naar de ratificatie. Ik hoop dat ze er snel komt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.01 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.01 heures.