

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

14 mars 2011

**PROJET DE LOI**  
portant des dispositions diverses

(Art. 4 à 25)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
MME **Karin TEMMERMAN**

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité .....	3
II. Discussion générale .....	4
III. Discussion des articles .....	8
IV. Vote sur l'ensemble .....	14

Documents précédents:

Doc 53 **1208/ (2010/2011):**

001: Projet de loi.  
002 à 007: Amendements.  
008: Rapport.  
009: Texte adopté par les commissions.  
010: Rapport.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 maart 2011

**WETSONTWERP**  
houdende diverse bepalingen

(Art. 4 tot 25)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR,  
HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
MEVROUW **Karin TEMMERMAN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor Mobiliteit .....	3
II. Algemene bespreking .....	4
III. Artikelsgewijze bespreking .....	8
IV. Stemming over het geheel .....	14

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1208/ (2010/2011):**

001: Wetsontwerp.  
002 tot 007: Amendementen.  
008: Verslag.  
009: Tekst aangenomen door de commissies.  
010: Verslag.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/  
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**  
Président/Voorzitter: Maggie De Block

**A. — Titulaires / Vaste leden:**

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Katrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	Karin Temmerman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

**B. — Suppléants / Plaatsvervangers:**

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
David Geerts, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcome

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	Afkortingen bij de nummering van de publicaties:
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>	DOC 53 0000/000: <i>Parlementair document van de 53<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	QRVA: <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>	CRIV: <i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>	CRABV: <i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
Ecolo-Groen!	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	CRIV: <i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>	PLEN: <i>Plenum</i>
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	COM: <i>Commissievergadering</i>
LDD	:	<i>Lijst Dedecker</i>	MOT: <i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>
INDEP-ONAFH	:	<i>Indépendant - Onafhankelijk</i>	

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les dispositions du projet de loi portant des dispositions diverses qui lui ont été soumises au cours de sa réunion du 2 mars 2011.

## I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ

*M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité,* déclare que les dispositions à l'examen, qui visent la création de la banque-carrefour des permis de conduire, sont nécessaires pour différentes raisons.

1. La Belgique doit remplir ses obligations qui découlent de la troisième directive européenne relative au permis de conduire européen.

Cette directive stipule que les autorités doivent disposer de données correctes et complètes lors de l'émission et de la prolongation du permis de conduire et lors de l'échange de ces données entre les États membres, en particulier lorsque le permis de conduire est retiré.

L'introduction du nouveau permis de conduire sous la forme d'une carte bancaire (depuis juillet 2010 dans un certain nombre de communes pilotes et, à partir de 2011, progressivement dans toutes les communes belges) est mise à profit pour rassembler, d'une façon authentique et unique, les données personnelles et celles relatives au permis de conduire dans une banque de données centrale, des données distinctes n'étant désormais plus conservées au niveau communal. Du fait que toutes les communes devront travailler avec la banque-carrefour des permis de conduire, c'est là un pas important franchi vers le dossier électronique du permis de conduire.

2. En deuxième lieu, cette banque-carrefour des permis de conduire contribuera à une simplification administrative, étant donné que toutes les données relatives au permis de conduire pourront être échangées par le biais de cette banque-carrefour (par exemple: le résultat de l'examen pratique pour obtenir le permis de conduire, le fait si on dispose de l'aptitude médicale, la prolongation de la capacité professionnelle de conducteurs professionnels, etc.).

Ainsi, le citoyen sera délivré d'un nombre de formalités administratives qui entraînent souvent plusieurs déplacements.

3. En troisième lieu, la banque-carrefour des permis de conduire servira dans une large mesure à la sécurité routière. Les services de contrôle et la justice disposeront des données exactes relatives au permis de

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de haar voorgelegde bepalingen van het wetsontwerp houdende diverse bepalingen besproken tijdens haar vergadering van 2 maart 2011.

## I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT

*De staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schoupe,* verklaart dat voorliggende bepalingen, die de oprichting van een kruispuntbank van de rijbewijzen beogen, noodzakelijk zijn om verschillende redenen.

1. België moet zijn verplichtingen die voortvloeien uit de derde Europese richtlijn betreffende het Europees rijbewijs nakomen.

Deze richtlijn bepaalt dat de overheid over correcte en volledige gegevens moet beschikken bij het uitgeven en verlengen van het rijbewijs en bij het uitwisselen van die gegevens tussen de lidstaten, in het bijzonder wanneer het rijbewijs zou ingetrokken zijn.

De invoering van het nieuwe rijbewijs in bankkaartmodel (sinds juli 2010 in een aantal pilootgemeenten en vanaf 2011 geleidelijk in alle Belgische gemeenten) wordt aangegrepen om de persoons- en rijbewijsgegevens op een authentieke en unieke wijze te verzamelen in een centrale databank, waarbij er niet langer afzonderlijke gegevens op het niveau van de gemeenten zullen worden bijgehouden. Doordat alle gemeenten met de kruispuntbank van de rijbewijzen zullen moeten werken, wordt een belangrijke stap naar een elektronisch rijbewijsdossier gezet.

2. Ten tweede zal die kruispuntbank van de rijbewijzen bijdragen tot een administratieve vereenvoudiging, aangezien alle gegevens over de rijbewijzen via die kruispuntbank zullen kunnen worden uitgewisseld (bijvoorbeeld het resultaat van het praktisch rijexamen, het feit of iemand al dan niet medisch geschikt is, de verlenging van de beroepsbekwaamheid voor beroepschauffeurs enzovoort).

Zo zal de burger verlost zijn van een aantal administratieve verplichtingen waarvoor hij vaak meermaals op pad moet.

3. Ten derde zal de kruispuntbank van de rijbewijzen veel tot de verkeersveiligheid bijdragen. De controle-diensten en Justitie zullen beschikken over de exacte gegevens in verband met de rijbewijzen, bijvoorbeeld

conduire, par exemple pour imposer une interdiction de conduire temporaire, pour le retrait immédiat du permis de conduire ou pour la déchéance du droit de conduire. En outre, cela permettra à la police ou à l'autorité judiciaire de communiquer directement une interdiction de conduire ou d'être en mesure de pouvoir consulter la banque-carrefour, de contrôler si les conditions et restrictions relatives à l'aptitude médicale, au véhicule ou à la présence d'un alcolock sont remplies.

4. L'actuel fichier central des permis de conduire a été créé par voie d'arrêté royal. Comme la banque-carrefour vise à traiter des données à caractère personnel, il convient de prévoir une base légale explicite, conformément à l'article 22 de la Constitution.

L'adoption par le Parlement, en juin 2010, de la loi portant création de la Banque-Carrefour des véhicules est à présent suivie d'une nouvelle étape: les dispositions à l'examen forment la base de l'organisation et du bon fonctionnement d'une source authentique des permis de conduire. Les objectifs de la banque-carrefour sont fixés par la loi, de même que les données pouvant être collectées et demandées par le biais de la banque-carrefour. La loi détermine également qui peut demander quelles données à quelles conditions et selon quelles procédures.

Le projet de loi à l'examen a été rédigé dans le respect de la législation relative à la protection de la vie privée: les garanties nécessaires ont été prévues en matière de collecte, de consultation, de communication et de correction des données à caractère personnel en rapport avec le permis de conduire.

## II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

*M. Tanguy Veys (VB)* s'enquiert du délai dans lequel la directive européenne 2006/26/CE imposant la réforme à l'examen doit être transposée. La Belgique a-t-elle pris du retard depuis la promulgation de la directive?

Les citoyens devront-ils encore s'adresser à leur administration communale pour leur permis de conduire? Quel en sera le coût?

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* s'intéresse beaucoup aux possibilités créées par la banque-carrefour quant à une approche plus adéquate de la récidive: le petit groupe d'incorrigibles délinquants routiers pourra être mieux sanctionné, ce qui sera de nature à promouvoir la sécurité routière. Ainsi l'instauration d'un permis de conduire à points pourra-t-elle être envisagée, ce qui

om een tijdelijk rijverbod op te leggen, om onmiddellijk het rijbewijs in te trekken of om een vervallenverklaring van het recht tot sturen uit te spreken. Voorts zal die kruispuntbank de politie en de gerechtelijke overheid de mogelijkheid bieden een rijverbod onmiddellijk ter kennis te brengen, dan wel de kruispuntbank te raadplegen en na te gaan of voldaan is aan de voorwaarden of beperkingen inzake de medische geschiktheid, het voertuig of de installatie van een alcolockslot.

4. Het huidige centraal bestand van de rijbewijzen werd bij KB opgericht. Aangezien de kruispuntbank strekt tot de verwerking van persoonsgegevens, dient er in een uitdrukkelijke wettelijke basis te worden voorzien, zoals bepaald in artikel 22 van de Grondwet.

Nadat eerst de wet tot oprichting van de kruispuntbank van de voertuigen door het Parlement in juni 2010 werd aangenomen, volgt nu een nieuwe stap: voorliggende bepalingen vormen de basis voor de organisatie en de goede werking van een authentieke bron van de rijbewijzen. De doelstellingen van de kruispuntbank worden wettelijk vastgesteld, alsook de gegevens die via de kruispuntbank kunnen worden verzameld en opgevraagd. Ook wordt bepaald wie welke gegevens onder welke voorwaarden en volgens welke procedures kan opvragen.

Dit wetsontwerp is opgesteld conform de wetgeving betreffende de bescherming van de persoonlijke levenssfeer: de nodige waarborgen werden ingebouwd inzake de verzameling, raadpleging, mededeling en rechtzetting van persoonsgegevens in verband met het rijbewijs.

## II. — ALGEMENE BESPREKING

*De heer Tanguy Veys (VB)* vraagt binnen welke termijn de Europese richtlijn 2006/26/EG, die tot voorliggende hervorming noopt, moet worden omgezet. Heeft België vertraging opgelopen sinds de uitvaardiging van de richtlijn?

Zullen burgers zich ook in de toekomst tot hun gemeentebestuur moeten wenden voor hun rijbewijs? Hoeveel zal de kostprijs ervan bedragen?

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* hecht veel belang aan de mogelijkheden die de kruispuntbank van de rijbewijzen creëert voor een adequatere aanpak van recidive: de kleine groep van hardleerse verkeersdelinquenten zal beter kunnen worden beteugeld, wat de verkeersveiligheid zal bevorderen. Zo kan de invoering van een rijbewijs met punten worden overwogen, wat

nécessite préalablement une bonne collaboration avec les acteurs de la police et de la justice.

Les infractions, les transactions, les perceptions immédiates et les condamnations judiciaires seront-elles d'emblée intégrées dans la banque-carrefour? Si tel n'était pas le cas, dans quel délai raisonnable après que la banque-carrefour sera devenue opérationnelle cela pourra-t-il se faire? Les arrêtés d'exécution concernés sont-ils déjà en préparation?

*M. Peter Dedecker (N-VA)* s'interroge sur la régularité du dépôt de ces articles par un gouvernement en affaires courantes. L'urgence est-elle prouvée? Le délai de transposition de la directive n'expire que le 31 décembre 2012 et la date d'entrée en vigueur des dispositions à l'examen est laissée à l'appréciation du Roi; qui plus est, un délai de pas moins de 24 mois est prévu pour la confirmation des arrêtés d'exécution par le législateur.

N'est-il pas préférable que le législateur prenne lui-même, en temps opportun, une décision quant à l'exécution du projet? La large délégation de compétences prévue s'inscrit-elle bien dans le cadre restreint du champ d'action d'un gouvernement en affaires courantes? Dans le dossier de la libéralisation du secteur postal, le législateur a dès le départ eu connaissance des lois annexes qui allaient être adaptées. La confirmation par le législateur *a posteriori*, comme le prévoit l'article 24, ne peut être assimilée à la procédure ordinaire d'adoption d'une loi.

L'actuelle banque de données centrale sur les permis de conduire sera-t-elle maintenue? Si tel n'est pas le cas, sera-t-elle absorbée par la banque-carrefour? Le cas échéant, quand cette absorption est-elle prévue?

La banque-carrefour va-t-elle recevoir certaines informations du registre national, par exemple en ce qui concerne le couplage des données d'un tachygraphe à un conducteur déterminé? Ces données restent-elles également disponibles dans le registre national proprement dit? Ou seules les données des nouveaux tachygraphes seront-elles reprises dans la banque-carrefour, tandis que les informations relatives aux tachygraphes existants resteront uniquement disponibles dans le registre national?

L'intervenant constate qu'à l'article 8, § 4, du projet de loi à l'examen, on n'a pas tenu compte de l'avis négatif du Conseil d'État. Le maintien de la disposition s'explique-t-il par l'avis positif rendu à ce sujet par la Commission de la protection de la vie privée?

wel eerst een goede samenwerking met de politie en justitiële actoren vereist.

Zullen overtredingen, minnelijke schikkingen, onmiddellijke inningen en justitiële veroordelingen van bij de aanvang in de kruispuntbank worden opgenomen? Indien dat niet geval is, binnen welke redelijke termijn na de operationalisering van de kruispuntbank zal dat kunnen gebeuren? Worden de betreffende uitvoeringsbesluiten al voorbereid?

*De heer Peter Dedecker (N-VA)* plaatst vraagtekens bij de indiening van de betrokken artikelen door een regering in lopende zaken. Is de hoogdringendheid wel bewezen? De omzettingstermijn van de richtlijn loopt pas op 31 december 2012 af en de datum van inwerkingtreding van de voorliggende bepalingen wordt aan het oordeel van de Koning overgelaten; voor de bekrachtiging van de uitvoeringsbesluiten door de wetgever wordt bovendien in een termijn van maar liefst 24 maanden voorzien.

Kan de wetgever dan niet beter zelf te gelegener tijd een beslissing nemen over de uitvoering van het ontwerp? Past de ruime bevoegdheidsdelegatie wel binnen het beperkte kader waarbinnen een regering in lopende zaken kan optreden? In het dossier van de liberalisering van de postsector kreeg de wetgever wel van bij de start inzage van de samenhangende wetten die zouden worden aangepast. De bekrachtiging door de wetgever achteraf, zoals bepaald in artikel 24, kan niet worden gelijkgesteld met de gewone aanneming van wetgeving.

Zal de huidige centrale databank voor de rijbewijzen blijven bestaan? Indien niet, zal ze dan opgaan in de kruispuntbank? Wanneer zal dat in voorkomend geval gebeuren?

Zal de kruispuntbank bepaalde informatie uit het rijksregister ontvangen, bijvoorbeeld met betrekking tot de koppeling van de gegevens van een tachograaf aan een bepaalde bestuurder? Blijven die gegevens ook in het rijksregister zelf beschikbaar? Of zullen enkel de gegevens van nieuwe tachografen in de kruispuntbank worden opgenomen, terwijl informatie over bestaande tachografen uitsluitend in het rijksregister beschikbaar blijft?

De spreker stelt vast dat in artikel 8, § 4 van het wetsontwerp geen gevolg wordt gegeven aan het negatieve advies van de Raad van State. Moet de handhaving van de bepaling worden begrepen vanuit het betreffende positief advies van de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer?

La prudence s'impose lorsque des autorités confient la gestion de données à des instances privées: cela n'est acceptable que si l'accès à certaines données est strictement limité aux données dont l'instance concernée a besoin dans le cadre de sa responsabilité propre. Il convient dès lors de donner un contenu étudié et limitatif à la disposition du projet de loi en vertu de laquelle la consultation des données sera possible dans les cas fixés par le Roi.

*Mme Maggie De Block (Open Vld)* demande si cette réglementation tient compte de l'objectif de simplification administrative au niveau des pouvoirs locaux.

La limitation de la validité du permis de conduire sera-t-elle un prétexte pour vérifier à intervalles réguliers si des conducteurs (âgés) disposent encore d'aptitudes suffisantes pour conduire?

À l'heure actuelle, c'est un médecin ordinaire qui est chargé de les évaluer, ce qui n'est pas évident: les intéressés peuvent considérer une interdiction de conduire comme une atteinte à leur liberté personnelle et les médecins ne disposent pas dans tous les cas du savoir-faire et d'appareils suffisants pour émettre un jugement fondé. L'aptitude à la conduite devrait être constatée sur la base d'un test objectif organisé par une instance indépendante, qui peut également vérifier si l'adaptation du véhicule peut constituer une solution alternative adéquate à une interdiction de conduire.

*Le secrétaire d'État* précise que tous les titulaires d'un permis de conduire en Belgique seront enregistrés dans la banque-carrefour des permis de conduire d'ici fin 2012, une banque-carrefour qui doit être opérationnelle le 1<sup>er</sup> janvier 2013 conformément à la directive européenne.

La banque-carrefour doit être créée dès maintenant pour que l'on puisse prendre toutes les dispositions en vue de son opérationnalisation. Depuis la publication de la directive européenne, quelques phases ont déjà eu lieu: développement de logiciels, rédaction de procédures, lancement de projets pilotes dans une série de communes (20 en 2010, 50 en 2011).

Après le transfert des données actuelles relatives aux permis de conduire, les charges administratives qui pèsent sur les communes vont diminuer car la base de données sera gérée au niveau du pouvoir fédéral. Le permis de conduire sera valable dix ans et coûtera 20 euros.

Vorzichtigheid is geboden bij de toewijzing door overheden van het beheer van gegevens aan private instanties: dit is enkel aanvaardbaar indien de toegang tot bepaalde gegevens strikt wordt beperkt tot datgene waarover de betreffende instantie moet beschikken in het kader van de eigen verantwoordelijkheid. De bepaling in het wetsontwerp dat de raadpleging van gegevens zal mogelijk zijn in de door de Koning bepaalde gevallen moet derhalve op een beperkende en weloverwogen wijze worden ingevuld.

*Mevrouw Maggie De Block (Open Vld)* vraagt of in deze regeling rekening wordt gehouden met het streven naar administratieve vereenvoudiging op het niveau van de lokale besturen.

Zal de beperking van de geldigheid van het rijbewijs worden aangegrepen om op regelmatige tijdstippen na te gaan of (bejaarde) bestuurders nog over voldoende rijvaardigheid beschikken?

Nu moet een gewone arts dit evalueren, wat geen evidente aangelegenheid is: mensen kunnen een rijverbod beschouwen als een aanslag op hun persoonlijke vrijheid en artsen beschikken niet in alle gevallen over voldoende knowhow en apparatuur om een gefundeerd oordeel te vellen. De rijvaardigheid zou moeten worden vastgesteld op basis van een objectieve test die wordt afgenomen door een onafhankelijke instantie, die ook kan nagaan of de aanpassing van het voertuig een goed alternatief voor een rijverbod kan zijn.

*De staatssecretaris* verduidelijkt dat alle houders van een rijbewijs in België tegen eind 2012 zullen worden opgenomen in de kruispuntbank van de rijbewijzen, die, conform de Europese richtlijn, op 1 januari 2013 operationeel moet zijn.

De kruispuntbank moet nu worden opgericht om alle voorbereidingen voor de operationalisering ervan te kunnen treffen. Sinds de publicatie van de Europese richtlijn werden reeds enkele fasen doorlopen: softwareprogramma's werden ontwikkeld, procedures werden opgesteld, pilootprojecten werden in een aantal gemeenten (20 in 2010, 50 in 2011) doorlopen.

Na overdracht van de huidige rijbewijsgegevens zullen de administratieve lasten voor de gemeenten verminderen omdat de databank op het niveau van de federale overheid zal worden beheerd. Het rijbewijs zal geldig zijn gedurende 10 jaar en 20 euro kosten.

Étant donné qu'il n'existe pas aujourd'hui de centralisation des informations disponibles, un contrôle automatisé n'est pas possible sur le terrain. Grâce à la banque-carrefour, les acteurs de la police et de la justice auront toujours immédiatement accès à toutes les informations disponibles concernant un conducteur et pourront, dès lors, prendre les mesures les plus adaptées.

La banque-carrefour des permis de conduire s'inscrit dans le prolongement de la banque-carrefour des véhicules, qui existe déjà. D'un point de vue pratique, il n'est pas réaliste de soumettre toute modification future de la législation au Parlement, car le délai de transposition de la législation européenne serait alors certainement dépassé: en effet, la banque-carrefour des permis de conduire intéresse un très grand nombre de lois. Du fait que le législateur, conformément à l'article 23, conserve le droit de confirmer ou non les arrêtés après un certain délai, les articles créent un équilibre raisonnable entre, d'une part, la sauvegarde du pouvoir du législateur et, d'autre part, la nécessité de clore le processus décisionnel en temps utile; il s'agit aussi de la manière de procéder la plus logique.

Le registre national et la banque-carrefour des permis de conduire poursuivent des objectifs différents. Il n'y a pas de confusion entre la carte d'identité et le permis de conduire, ou entre le registre national et la banque-carrefour qui restent des entités distinctes. Dans cette logique, les données relatives au tachygraphe ne pourront, à l'avenir, être demandées qu'auprès de la banque-carrefour (et non plus auprès du registre national).

L'encodage des données et l'accès aux données dans la banque-carrefour feront l'objet d'un contrôle strict; l'implication du secteur privé restera limitée à la fabrication des permis de conduire. Ainsi, des employeurs ne pourront pas consulter la base de données dès lors qu'ils ne peuvent justifier d'un intérêt légitime.

Alors que le Conseil d'État ne procède qu'à une analyse législative du projet, la Commission de la protection de la vie privée tient également compte de la faisabilité pratique et de la concrétisation sur le terrain. Après une évaluation approfondie, la dernière instance a approuvé la réglementation à l'examen, ce qui prouve que les dispositions sont équilibrées.

Après que les communes ont transféré les informations disponibles à la banque-carrefour, la surcharge administrative va sensiblement diminuer au niveau local.

Doordat er momenteel geen centralisatie van de beschikbare informatie is, is een geautomatiseerde controle op het terrein niet mogelijk. Door de kruispuntbank zullen politieke en justitiële actoren steeds onmiddellijk toegang hebben tot alle beschikbare informatie over een chauffeur en derhalve de meest aangepaste maatregelen kunnen treffen.

De kruispuntbank van de rijbewijzen ligt in het verlengde van de reeds bestaande kruispuntbank van de voertuigen. Het is in praktisch opzicht niet haalbaar om elke toekomstige wijziging van wetgeving aan het Parlement voor te leggen omdat de Europese omzettingstermijn dan zeker zou worden overschreden: de kruispuntbank van de rijbewijzen heeft immers raakvlakken met zeer veel wetten. Doordat de wetgever, conform artikel 23, het recht behoudt om de besluiten na afloop al dan niet te bekrachtigen, brengen de artikelen een redelijk evenwicht tot stand tussen enerzijds de vrijwaring van de bevoegdheid van de wetgever en anderzijds de noodzaak om de besluitvorming tijdig rond te krijgen; dit is ook de meest logische werkwijze.

De doelstellingen van het rijksregister en de kruispuntbank van de rijbewijzen zijn verschillend. Er komt geen vermenging van identiteitskaart en rijbewijs of rijksregister en kruispuntbank: dit blijven afzonderlijke entiteiten. Vanuit deze logica zullen in de toekomst gegevens met betrekking tot de tachograaf enkel bij de kruispuntbank (en niet meer bij het rijksregister) kunnen worden opgevraagd.

De invoer van en toegang tot de gegevens van de kruispuntbank zal strikt worden bewaakt; de betrokkenheid van de privésector zal beperkt blijven tot het materieel aanmaken van de rijbewijzen. Zo zullen werkgevers de databank niet kunnen raadplegen omdat ze geen rechtmatig belang kunnen aantonen.

Terwijl de Raad van State slechts een wetgevingstechnische analyse van het ontwerp maakt, houdt de commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ook rekening met de praktische haalbaarheid en de concrete uitwerking op het terrein. Na een grondige evaluatie heeft de laatste instantie haar fiat gegeven aan voorliggende regeling, wat bewijst dat de bepalingen evenwichtig zijn.

Nadat de gemeenten de beschikbare gegevens aan de kruispuntbank hebben overgedragen, zal de administratieve overlast op het lokale niveau gevoelig verminderen.

Il s'indique qu'un médecin spécialisé désigné à cet effet, plutôt qu'un médecin de famille, décide de l'aptitude d'une personne à conduire; cette problématique n'est toutefois pas abordée dans le projet de loi à l'examen.

En raison du modèle de carte bancaire utilisé pour le permis de conduire, il sera en tout cas beaucoup plus difficile de contrefaire un permis de conduire qui a été retiré. En outre, les chauffeurs âgés ne provoquent pas plus d'accidents que d'autres groupes d'âge, sans doute parce qu'ils tiennent compte, lorsqu'ils conduisent, d'une diminution de leurs réflexes.

### III. — DISCUSSION DES ARTICLES

#### Articles 4 et 5

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont adoptés successivement à l'unanimité.

#### Art. 6

*M. Tanguy Veys (VB)* constate que selon le point 5° de l'article, le Roi fixera les montants dus par les communes à l'occasion de la délivrance des permis de conduire délivrés et des titres qui en tiennent lieu. Faut-il en déduire que cet aspect n'est actuellement pas encore réglé par un arrêté royal?

*Le secrétaire d'État* répond que cet arrêté royal existe d'ores et déjà. Le prix du nouveau permis de conduire s'élèvera à 20 euros.

L'article est adopté par 14 voix et une abstention.

#### Art. 7

Cet article ne donne lieu à aucun débat. Il est adopté par 14 voix et une abstention.

#### Art. 8

*M. Peter Dedecker (et consorts)* présente un amendement n° 1 (DOC 53 1208/006).

Het strekt tot aanbeveling dat een daartoe aange-stelde gespecialiseerde arts, eerder dan de huisarts, een beslissing neemt over de rijvaardigheid van een persoon; deze problematiek wordt echter niet in voorlig-gend wetsontwerp aangepakt.

Het bankkaartmodel voor het rijbewijs zal het in elk geval veel moeilijker maken om een ingetrokken rijbewijs na te maken. Overigens veroorzaken bejaarde chauffeurs niet meer ongevallen dan bestuurders uit andere leeftijdsgroepen, wellicht omdat ze in hun rijgedrag rekening houden met hun verminderde alertheid.

### III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

#### Artikelen 4 en 5

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens eenparig aan-genomen.

#### Art. 6

*De heer Tanguy Veys (VB)* stelt vast dat volgens punt 5° van het artikel de Koning de bedragen zal bepalen die door de gemeenten verschuldigd zijn naar aanleiding van de afgegeven rijbewijzen en de als zodanig gel-dende bewijzen. Moet hij hieruit afleiden dat dit aspect momenteel nog niet door een KB wordt geregeld?

*De staatssecretaris* antwoordt dat dergelijk KB ook nu reeds bestaat. De prijs voor het nieuwe rijbewijs zal 20 euro bedragen.

Het artikel wordt aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

#### Art. 7

Dit artikel geeft geen aanleiding tot debat. Het wordt aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

#### Art. 8

*Amendement nr. 1* (DOC 53 1208/006) wordt inge-diend door *de heer Peter Dedecker (c.s.)*.



*M. Peter Dedecker (N-VA)* précise que l'amendement tend à reprendre les décisions relatives à l'éthylotest antidémarrage dans la liste des données mises à la disposition de la banque-carrefour.

*Le secrétaire d'État* marque son accord sur l'amendement, qui complète la liste figurant dans l'article.

L'amendement est adopté par 14 voix et une abstention. L'article ainsi modifié est adopté par un vote identique.

#### Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 14 voix et une abstention.

#### Art. 10

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté à l'unanimité.

#### Art. 11 à 13

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés par 14 voix et une abstention.

#### Art. 14

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté à l'unanimité.

#### Art. 15

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 15 voix et une abstention.

#### Art. 16 à 19

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

*De heer Peter Dedecker (N-VA)* verduidelijkt dat het amendement ertoe strekt beslissingen met betrekkingen tot het alcoholslot op te nemen in de lijst van gegevens die ter beschikking worden gesteld van de kruispuntbank.

*De staatssecretaris* geeft zijn goedkeuring aan het amendement, dat de lijst in het artikel vervolledigt.

Het amendement wordt aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding. Het aldus gewijzigde artikel wordt met dezelfde stemming aangenomen.

#### Art. 9

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

#### Art. 10

Dit artikel geeft geen aanleiding tot debat. Het wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 11 tot 13

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

#### Art. 14

Dit artikel geeft geen aanleiding tot debat. Het wordt eenparig aangenomen.

#### Art. 15

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

#### Art. 16 tot 19

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

## Art. 20

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 15 voix et une abstention.

## Art. 21 et 22

Ces articles ne donnent lieu à aucun débat. Ils sont adoptés successivement à l'unanimité.

## Art. 23, 24 et 25

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont adoptés successivement par 11 voix contre 4 et une abstention.

Art. 26-27 (*nouveaux*)

*M. Jef Van den Bergh (et consorts)* présente un amendement n° 2 (DOC 53 1208/006) tendant à insérer deux nouveaux articles, dont le premier précise qu'il s'agit d'une transposition partielle d'une directive européenne.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* esquisse le contexte de l'amendement. Pour tester un nouveau matériel roulant en vue de sa mise en service, l'infrastructure ferroviaire mise à disposition pour de tels essais doit, dans certains cas, être au préalable mise hors service. Dans ce cas, l'organisme désigné ou notifié qui fait effectuer l'essai ne doit actuellement pas payer de redevance, bien qu'il utilise l'infrastructure ferroviaire et que cette infrastructure ne soit donc pas disponible pour d'autres sillons.

L'amendement tend à donner une base légale à la perception par le gestionnaire d'une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure mise hors service dans le cadre de tests. La redevance se calcule sur deux éléments: la durée d'utilisation (calculée par tranche de 30 minutes) et la longueur de la ligne utilisée (exprimée en kilomètres). La contribution sert à couvrir les coûts du gestionnaire de l'infrastructure découlant de la mise hors service de l'infrastructure.

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* croit pouvoir en déduire que jusqu'à présent les entreprises ferroviaires ne devaient pas payer l'utilisation de l'infrastructure dans le cadre d'essais de matériel roulant. Pourquoi

## Art. 20

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

## Art. 21 en 22

Deze artikelen geven geen aanleiding tot debat. Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

## Art. 23, 24 en 25

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 11 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 26-27 (*nieuw*)

*Amendement nr. 2* (DOC 53 1208/006) wordt ingediend door *de heer Jef Van den Bergh (c.s.)*. Het strekt tot de invoeging van twee nieuwe artikelen, waarvan het eerste preciseert dat het om de gedeeltelijke omzetting van een Europese richtlijn gaat.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* schetst de achtergrond van het amendement. Om nieuw rollend materieel te testen met het oog op de ingebruikstelling ervan moet de voor dergelijke testen ter beschikking gestelde spoorweginfrastructuur in bepaalde gevallen op voorhand buiten werking worden gesteld. In dat geval moet de aangewezen of aangemelde instantie die de test doet uitvoeren momenteel geen heffing betalen, ondanks het feit dat zij de spoorweginfrastructuur gebruikt en die infrastructuur dus niet beschikbaar is voor andere rijpaden.

Het amendement beoogt een wettelijke basis te geven aan de door de infrastructuurbeheerder gedane inning van een bijdrage voor het gebruik van de buiten dienst gestelde infrastructuur in het kader van tests. De bijdrage wordt vastgesteld op basis van twee factoren: de gebruiksduur (berekend per schijf van 30 minuten) en de lengte van de gebruikte spoorlijn (uitgedrukt in kilometers). De bijdrage dient om de kosten van de infrastructuurbeheerder te dekken die voortvloeien uit de buitengebruikstelling van de infrastructuur.

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* meent te mogen besluiten dat spoorwegondernemingen tot nu toe niet moesten betalen voor het gebruik van infrastructuur in het kader van tests van rollend materieel.

opte-t-on à présent pour l'instauration d'une redevance d'essai? Des indemnisations étaient-elles peut-être déjà réclamées dans la pratique?

*Le secrétaire d'État* marque son accord sur l'amendement. La problématique évoquée n'était pas suffisamment réglée jusqu'à aujourd'hui: jusqu'à présent, Infrabel n'avait pas la possibilité de réclamer une compensation pour ce type d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Toutes les sociétés ferroviaires pourront désormais introduire une demande pour l'utilisation de l'infrastructure à des fins d'essais, dans des conditions d'égalité, et payer une indemnité correspondante. Cette mesure découle logiquement de la loi du 26 janvier 2010.

Art. 28 (*nouveau*)

*M. Jef Van den Bergh et consorts* présentent un amendement n° 3 (DOC 53 1208/006) tendant à insérer un nouvel article.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* fait observer que cet amendement comble une lacune: en cas de contestation du nombre de minutes de retard, constaté par Infrabel, on ignore quelle instance est chargée de trancher le différend. L'amendement recommande de confier cette mission à l'organe de contrôle, dont les tâches sont décrites à l'article 62 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Cet organe se verrait donc confier une mission supplémentaire dans le cadre de la mise en place du système d'amélioration des performances, visé à l'article 24, alinéa 5, de la loi du 4 décembre 2006.

*Le secrétaire d'État* souscrit à l'amendement.

Art. 29-30 (*nouveaux*)

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un amendement n° 4 (DOC 1208/006) qui tend à couper le lien hiérarchique du SSICF (Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer) avec le SPF Mobilité et Transports dirigé par une personne qui conserve un lien organique avec la SNCB-Holding. Le SSICF sera ainsi placé sous l'autorité du secrétaire d'État à la Mobilité.

*Le secrétaire d'État* souscrit à cet amendement.

*Mme Valérie De Bue (MR)* demande si cette solution est conforme à l'avis de la Commission européenne.

Waarom wordt nu wel geopteerd voor de invoering van een bijdrage voor tests? Of werden in de praktijk ook nu reeds vergoedingen aangerekend?

*De staatssecretaris* stemt in met het amendement. De beschreven problematiek was tot op heden onvoldoende geregeld: tot nu toe was het voor Infrabel niet mogelijk om een compensatie te vragen voor dit type van gebruik van de spoorweginfrastructuur. Voortaan zullen alle spoorwegmaatschappijen op voet van gelijkheid een aanvraag kunnen doen voor het gebruik van infrastructuur voor tests en daar ook een overeenkomstige vergoeding voor betalen. Deze maatregel is een logisch gevolg van de wet van 26 januari 2010.

Art. 28 (*nieuw*)

*Amendement nr. 3* (DOC 53 1208/006) wordt ingediend door *de heer Jef Van den Bergh (c.s.)*. Het strekt tot de invoering van een nieuw artikel.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* geeft aan dat dit amendement een lacune opvult: in geval van betwisting van het aantal minuten vertraging, wat door Infrabel wordt vastgesteld, is het niet duidelijk welke instantie over het geschil dient te oordelen. In het amendement wordt ervoor geopteerd deze opdracht toe te vertrouwen aan het controleorgaan, waarvan de taken worden omschreven in artikel 62 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Dit orgaan zou derhalve een aanvullende taak krijgen in het kader van de inwerkingstelling van het verbeteringssysteem van de prestaties, bedoeld in artikel 24, vijfde lid van de wet van 4 december 2006.

*De staatssecretaris* gaat akkoord met het amendement.

Art. 29-30 (*nieuw*)

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dienen een amendement nr. 4 in (1208/006) in teneinde de hiërarchische band van DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen) met de door een persoon die een organieke band behoudt met de NMBS-Holding geleide FOD Mobiliteit en Vervoer door te knippen. DVIS zou aldus onder het gezag van de staatssecretaris voor Mobiliteit komen te staan.

*De staatssecretaris* is het eens met dit amendement.

*Mevrouw Valérie De Bue (MR)* vraagt of deze oplossing conform het advies van de Europese Commissie is.

*M. David Geerts (sp.a)* souligne que cette mesure n'est qu'un élément minime de l'ensemble des recommandations formulées par la commission spéciale Sécurité du rail qu'il présidait. Il convient de mener un débat de fond sur la meilleure manière de garantir l'indépendance du SSICF, l'instance de sécurité. L'intervenant ne souscrit pas du tout à l'amendement de M. Van den Bergh dès lors qu'il légifère pour résoudre un problème particulier au lieu de débattre de l'ensemble des relations du SSICF avec le SPF Mobilité et Transports. Les membres du personnel du SSICF doivent être entendus sur leur indépendance actuelle et future. Où se situe d'ailleurs l'organisme d'enquête?

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* partage l'objectif mais réproouve la méthode et doute que la solution générée par l'amendement ait été suggérée, *a fortiori* approuvée par la Commission européenne. Le SSICF gagnera-t-il en indépendance lorsqu'il relèvera du secrétaire d'État plutôt que du SPF Mobilité et Transports? L'intervenant nourrit de sérieux doutes à ce sujet. En tout cas, les membres de la commission devraient pouvoir disposer de l'avis de la Commission européenne du 28 janvier 2011 pour pouvoir se forger un jugement précis. Disposant de cet avis, l'intervenant constate d'ailleurs que la Commission européenne formule des objections mais ne propose pas elle-même de placer le SSICF sous l'autorité du secrétaire d'État.

*M. Tanguy Veys (VB)* fait sienne la critique virulente formulée par les intervenants précédents. Il fait observer que cela fait longtemps déjà que la Commission européenne a tiré la sonnette d'alarme. La solution doit consister à couper définitivement le lien unissant les membres du personnel de l'instance de sécurité et de l'organisme d'enquête à la SNCB. Actuellement, on ne coupe que le lien unissant la direction du SSICF à la SNCB, mais non celui unissant les membres du personnel subalterne à la SNCB. Quand l'arrêté d'exécution de la loi portant des dispositions diverses concernant la mobilité (DOC 53 1050/001), adoptée récemment, entrera-t-il en vigueur? Va-t-on attendre 18 mois ou adapter le statut du personnel? L'indépendance de l'organisme d'enquête sera-t-elle fixée par la loi ou par voie d'arrêté royal? Le SSICF relèvera-t-il à nouveau du SPF Mobilité et Transports à l'issue de la période de 18 mois prévue dans la loi? Ou la solution actuelle proposée sera-t-elle encore maintenue pendant 4 ans, étant donné que le mandat de l'actuelle présidente du comité de direction du SPF Mobilité et Transports court

*De heer David Geerts (sp.a)* onderstreept dat deze maatregel slechts een miniem onderdeel is van het geheel van de aanbevelingen van de door hem voorgezeten bijzondere commissie Spoorveiligheid. Over de beste manier om de onafhankelijkheid van DVIS — de veiligheidsinstantie — te garanderen moet een fundamenteel debat worden gevoerd. Het amendement van de heer Van den Bergh draagt allerminst de goedkeuring weg van de spreker aangezien wetgevend wordt opgetreden om een particulier probleem op te lossen in plaats van de hele verhouding van DVIS met de FOD Mobiliteit en Vervoer ter discussie te stellen. De personeelsleden van DVIS behoren gehoord te worden over hun huidige en toekomstige onafhankelijkheid. Waar situeert zich overigens het onderzoeksorgaan?

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)* is het eens met de doelstelling, maar hekelt de methode en betwijfelt of de door het amendement bewerkstelligde oplossing wel aldus door de Europese Commissie werd gesuggereerd, laat staan gebillijkt. Zal DVIS onafhankelijker zijn wanneer het onder de staatssecretaris ressorteert in plaats van onder de FOD Mobiliteit en Vervoer? De spreker heeft hier de grootste twijfels over. In ieder geval zouden de commissieleden over het advies van de Europese Commissie van 28 januari 2011 moeten kunnen beschikken om zich een juist oordeel te kunnen vormen. Met dit advies in de hand, constateert de spreker trouwens dat de Europese Commissie bezwaar maakt maar zelf niet voorstelt DVIS onder het gezag van de staatssecretaris te plaatsen.

*De heer Tanguy Veys (VB)* is het eens met de scherpe kritiek van de vorige sprekers. Hij wijst erop dat de Europese Commissie al langer aan de alarmbel trekt. De oplossing moet erin bestaan dat de band van de personeelsleden van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan met de NMBS definitief wordt doorgeknipt. Thans wordt alleen de band van de leiding van DVIS met NMBS doorgesneden maar niet die van de lagere personeelsleden met de NMBS. Wanneer wordt het uitvoeringsbesluit van de recentelijk gestemde wet houdende diverse bepalingen betreffende Mobiliteit (DOC 53 1050/001) van kracht? Gaat men 18 maand wachten of het personeelsstatuut aanpassen? Zal de onafhankelijkheid van het onderzoeksorgaan bij wet of bij koninklijk besluit worden geregeld? Zal DVIS na de in de wet ingeschreven 18 maand opnieuw onder de FOD Mobiliteit en Vervoer ressorteren? Of zal de huidige voorgestelde oplossing nog 4 jaar meegaan, vermits het mandaat van de huidige voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer nog 4 jaar duurt? Voornoemde voorzitter had zelf de band met de

encore pendant 4 ans? La présidente précitée aurait pu couper elle-même le lien avec la SNCB. Ce sera le successeur du secrétaire d'État qui se retrouvera avec le problème.

S'il admet qu'il n'est pas aisé que trouver des personnes compétentes pour le SSICF, *M. Steven Vandepuut (N-VA)* formule néanmoins des réserves quant à la solution finalement proposée sans débat préalable.

*Le secrétaire d'État* fait observer que dorénavant tant le SSICF que l'organisme d'enquête dépendront de l'autorité politique. Cette dernière n'est guère enthousiaste à l'idée d'assumer ce rôle, mais, d'autre part, elle pourra être plus aisément appelée à se justifier que le SPF Mobilité et Transports. L'avis de la Commission européenne a été distribué au sein du groupe de travail intercabinets, mais il sera également remis aux membres de la commission. Dans son avis motivé du 28 janvier 2011, la Commission européenne précise notamment que l'autorité de sécurité et l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires sont placés sous le contrôle de Mme Coune, présidente du comité de direction du SPF Mobilité et Transports, qui bénéficie d'un congé sans solde auprès de la SNCB. Mme Coune n'est pas indépendante des entreprises ferroviaires ainsi que l'impose l'article 16, alinéa 1<sup>er</sup>, de la directive 2004/49/CE. L'indépendance requise n'est pas garantie. Et l'avis précise en conclusion que conformément à l'article 258, alinéa 1<sup>er</sup>, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission prie le Royaume de Belgique de prendre les mesures nécessaires afin de donner suite au présent avis motivé dans les deux mois de sa réception. Le secrétaire d'État n'a pas trente-six solutions pour répondre rapidement au souhait de la Commission européenne. Cette dernière a marqué son accord verbal sur la solution actuellement à l'examen.

D'autre part, on ne peut attendre de l'actuelle présidente qu'elle renonce, déjà après deux, ans à son mandat de six ans ou qu'elle rompe totalement le lien l'unissant à la SNCB. Quant à ce qu'il adviendra par la suite, il s'agira bien entendu d'en juger à ce moment-là. Au cours de la période transitoire de 18 mois, aucun membre du personnel de la SNCB ne pourra encore être détaché au SSICF. L'objectif essentiel est de trouver des remplaçants compétents. Il n'y a en pas énormément. L'organisme d'enquête n'est pas composé d'anciens membres du personnel de la SNCB. L'actuel personnel subalterne du SSICF détaché du Groupe SNCB y demeurera jusqu'à la fin de son détachement.

NMBS kunnen doorknippen. De opvolger van de staatssecretaris wordt thans met het probleem opgescheept.

*De heer Steven Vandepuut (N-VA)* beaamt dat het niet gemakkelijk is DVIS met bekwame mensen te bemannen, maar heeft toch twijfels bij de uiteindelijk voorgestelde oplossing zonder voorafgaandelijk debat.

*De staatssecretaris* stelt dat zowel DVIS als het onderzoeksorgaan voortaan zullen afhangen van de politieke autoriteit. Deze laatste is niet happig op deze gezagsuitoefening, maar kan anderzijds makkelijker ter verantwoording worden geroepen dan de FOD Mobilité en Vervoer. Het advies van de Europese Commissie werd in de interkabinettenwerkgroep rondgedeeld, maar zal ook aan de commissieleden worden meegedeeld. De Europese Commissie, in haar met redenen omkleed advies van 28 januari 2011, stelt terzake onder meer: "De veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen staan onder toezicht van mevrouw Coune, voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobilité en Vervoer, die onbetaald verlof geniet bij de NMBS. Mevrouw Coune is niet onafhankelijk van de spoorwegondernemingen zoals verplicht op grond van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 2004/49/EG. De vereiste onafhankelijkheid is niet gewaarborgd." En het advies besluit als volgt: "Krachtens artikel 258, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verzoekt de Commissie het Koninkrijk België de nodige maatregelen te nemen om aan dit met redenen omklede advies binnen twee maanden na ontvangst ervan gevolg te geven." De staatssecretaris heeft geen honderd-en-één mogelijkheden om snel tegemoet te komen aan de wens van de Europese Commissie. Deze laatste heeft mondeling haar instemming betuigd met de thans voorliggende oplossing.

Anderzijds kan van de huidige voorzitter van het directiecomité niet verlangd worden dat ze haar zesjarig mandaat na twee jaar al opgeeft of haar band met de NMBS helemaal doorknipt. Wat nadien gebeurt, is uiteraard een zaak die op dat ogenblik moet beoordeeld worden. Op het einde van de overgangperiode van 18 maanden kan niemand van de NMBS-Groep nog naar DVIS gedetacheerd worden. Het is vooral de bedoeling bekwame vervangers te vinden. Die liggen niet voor het grijpen. Het onderzoeksorgaan is niet bemand door oud-personeelsleden van de NMBS. Het actueel lager personeel van DVIS gedetacheerd van de NMBS-Groep zal er tot het einde van zijn detachering blijven.

Les deux articles — insérés par l'amendement n° 4 — sont successivement adoptés par 9 voix contre 3 et 4 abstentions.

Art. 31 (*nouveau*)

*Le secrétaire d'État* présente, au nom du gouvernement, un amendement n° 5 (DOC 53 1208/006) tendant à prolonger de deux mois le délai pour prendre les arrêtés royaux nécessaires en matière de redevances aéroportuaires en vertu de la loi portant des dispositions diverses concernant la Mobilité, adoptée par la Chambre le 11 février 2011.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V) et consorts* présentent un amendement n° 6 (DOC 53 1208/006) ayant la même portée que l'amendement n° 5. Toutefois, un sous-amendement tend à prévoir qu'il ne peut plus être procédé à des modifications tarifaires pendant la période 2011-2016.

L'auteur principal retire l'amendement à la suite d'une objection formulée par le secrétaire d'État.

*M. Tanguy Veys (VB)* demande pourquoi le Roi n'a pas pu signer dans les délais l'arrêté prévu par la loi.

*Le secrétaire d'État* constate que la loi portant des dispositions diverses concernant la Mobilité n'a pas été signée par le Roi et n'a pas davantage été publiée, ce qui est parfois inévitable sous un gouvernement en affaires courantes étant donné que le contenu légal fait l'objet d'une évaluation supplémentaire.

Le secrétaire d'État retire l'amendement n° 5.

Par conséquent, ces amendements ne sont pas mis aux voix et le nouvel article 31 proposé est sans objet.

**IV. — VOTE SUR L'ENSEMBLE**

L'ensemble des articles soumis à la commission, y compris les amendements tendant à insérer un certain nombre de nouveaux articles (articles 26-30), est adopté par 9 voix et 7 abstentions.

*La rapporteuse,*

Karin TEMMERMAN

*La présidente,*

Maggie DE BLOCK

Beide artikelen — ingevoegd krachtens amendement nr. 4 — worden achtereenvolgens aangenomen met 9 tegen 3 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 31 (*nieuw*)

*De staatssecretaris* dient, uit naam van de regering, amendement nr. 5 (DOC 53 1208/006) in teneinde de termijn om krachtens de wet houdende diverse bepalingen betreffende Mobiliteit, aangenomen door de Kamer op 11 februari 2011, de noodzakelijke koninklijke besluiten inzake luchthavengelden uit te vaardigen, met twee maand te verlengen.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V) c.s.* dient een amendement nr. 6 in (DOC 53 1208/006) met dezelfde strekking als amendement nr. 5. Bij wijze van subamendement echter zouden tijdens de periode 2011-2016 geen tarifaire wijzigingen meer mogen plaatshebben.

De hoofdindieners trekt het amendement na bezwaar van de staatssecretaris in.

*De heer Tanguy Veys (VB)* vraagt waarom de Koning het door de wet in het vooruitzicht gestelde besluit niet tijdig kon tekenen.

*De staatssecretaris* constateert dat de wet houdende diverse bepalingen betreffende Mobiliteit niet ondertekend is door de Koning en evenmin gepubliceerd, iets wat in een regering in lopende zaken soms onvermijdelijk is omdat de wettelijke inhoud extra wordt afgetoetst.

De staatssecretaris trekt amendement nr. 5 in.

Derhalve wordt niet gestemd over deze amendementen en vervalt het nieuwe voorgestelde artikel 31.

**IV. — STEMMING OVER HET GEHEEL**

Het geheel van de aan de commissie voorgelegde artikelen, met inbegrip van de amendementen ter invoering van een aantal nieuwe artikelen (art. 26-30), wordt aangenomen met 9 stemmen en 7 onthoudingen.

*De rapporteur,*

Karin TEMMERMAN

*De voorzitter,*

Maggie DE BLOCK