

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2012-2013



5-225COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mardi 28 mai 2013

Séance de l'après-midi

Annales

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Dinsdag 28 mei 2013
Namiddagvergadering

5-225COM

Gewone Zitting 2012-2013

Belgische Senaat

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire**Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de M. Bart De Nijn au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la communication et l'assistance des services de police en cas d'enlèvement administratif d'un véhicule» (n° 5-3239)4</p> <p>Demande d'explications de M. Johan Verstreken à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des Chances et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les véhicules prioritaires» (n° 5-3511)5</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le nombre étonnamment élevé de défauts relevés dans les centres de contrôle technique de véhicules» (n° 5-3437)8</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le mauvais état technique de certains camions étrangers» (n° 5-3469)9</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la menace de faillite de Belgocontrol» (n° 5-3609)11</p> <p>Demande d'explications de M. Yoeri Vastersavendts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le trafic routier comme premier pollueur» (n° 5-3452)13</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'intervention pendant l'action de grève à Swissport» (n° 5-3583)14</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer Bart De Nijn aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de communicatie en hulpverlening van politiediensten bij administratieve takeling» (nr. 5-3239)4</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de prioritaire voertuigen» (nr. 5-3511)5</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verrassend hoge percentage gebreken bij de keuringsstations voor wagens» (nr. 5-3437)8</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de slechte technische staat van sommige buitenlandse vrachtwagens» (nr. 5-3469)9</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het dreigende bankroet van Belgocontrol» (nr. 5-3609)11</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Yoeri Vastersavendts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verkeer als eerste milieuvvervuiler» (nr. 5-3452)13</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de tussenkomst bij de staking bij Swissport» (nr. 5-3583)14</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Présidence de M. Johan Verstreken*(La séance est ouverte à 15 h 15.)***Demande d'explications de M. Bart De Nijn au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la communication et l'assistance des services de police en cas d'enlèvement administratif d'un véhicule» (n° 5-3239)**

M. Bart De Nijn (N-VA). – *La plupart d'entre nous ont probablement déjà vécu un jour ce qui vient de m'arriver. Alors que ma voiture était bien garée, j'ai dû m'en passer plusieurs heures, la police l'ayant fait enlever parce qu'un match de football avait lieu dans le quartier.*

Bien que le coût d'un enlèvement administratif ne soit pas mis à charge du propriétaire du véhicule, mais bien de la commune, le propriétaire se trouve confronté à une situation embarrassante, que complique encore le fait que le code de la route et les circulaires ne disent rien à ce sujet. Parce que la police a déjà enlevé la signalisation au moment où le propriétaire vient récupérer son véhicule, celui-ci pense aussitôt à un vol ou se demande si par hasard, il ne l'aurait pas garé ailleurs.

Qui plus est, en cas d'enlèvement administratif, les voitures sont souvent entreposées à des kilomètres et le propriétaire doit aller rechercher la sienne par ses propres moyens et à ses frais.

Le secrétaire d'État sait-il si la police se donne la peine de retrouver le propriétaire avant de faire procéder à l'enlèvement de la voiture ? La police ne doit-elle pas informer au plus tôt le propriétaire que sa voiture n'a pas été volée mais enlevée ? Le secrétaire d'État sait-il que le comité P a déjà reçu 2000 plaintes de citoyens dont la voiture a été enlevée et qui n'en ont pas été informés par la police ? Que pense le secrétaire d'État de la méthode utilisée par la police espagnole, qui laisse un message bien visible à l'endroit où la voiture était garée pour informer le propriétaire de l'enlèvement de sa voiture ? La police n'est-elle pas tenue d'entreposer la voiture le plus près possible de l'endroit où elle était stationnée ? Il semble qu'aujourd'hui, la voiture est en principe entreposée sur le terrain de l'entreprise de remorquage. Cette entreprise ou un autre service public aident-ils le propriétaire à rejoindre sa voiture ?

Le secrétaire d'État n'envisage-t-il pas de prendre une initiative pour remédier à ce genre de problèmes et d'adapter les circulaires dans ce sens ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *L'enlèvement de véhicules en stationnement régulier peut se justifier, par exemple pour assurer le maintien de l'ordre à l'occasion des matchs de football.*

Voorzitter: de heer Johan Verstreken*(De vergadering wordt geopend om 15.15 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Bart De Nijn aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de communicatie en hulpverlening van politiediensten bij administratieve takeling» (nr. 5-3239)**

De heer Bart De Nijn (N-VA). – De meesten van ons hebben waarschijnlijk al wel eens meegemaakt wat ik onlangs moest ondervinden. Hoewel ik mijn wagen reglementair had geparkeerd, moest ik hem verschillende uren missen, omdat de lokale politie hem had laten wegslepen omdat er in de buurt een voetbalwedstrijd plaatsvond.

Hoewel in zo'n geval van administratieve takeling weliswaar niet de eigenaar van de wagen, maar de gemeente voor de kosten opdraait, komt de eigenaar toch in een vervelende situatie terecht, die nog bemoeilijkt wordt door het feit dat daarover niets vermeld staat in het verkeersreglement of in omzendbrieven. Omdat de politie de signalisatie alweer heeft weggenomen op het moment dat de eigenaar terugkomt op de plek waar hij zijn wagen achterliet, denkt hij meteen aan diefstal of vraagt hij zich twijfelachtig af of hij de wagen niet elders heeft geparkeerd.

Bij zo'n administratieve takeling worden auto's bovendien vaak kilometers ver van de parkeerplaats gestald. De eigenaar beschikt dan uiteraard niet meer over zijn wagen en moet die op eigen kracht en op eigen kosten ophalen.

Weet de staatssecretaris of de politie enige moeite doet om de eigenaar te vinden alvorens diens wagen weg te slepen? Moet de politie de eigenaar niet zo snel mogelijk informeren dat zijn auto niet gestolen is of hem na het slepen verwittigen, zodat de eigenaar weet dat zijn wagen niet gestolen is? Weet de staatssecretaris dat het comité P al sinds 2000 klachten ontvangt van burgers van wie de wagen is weggesleept en die daarover geen informatie kregen van de politie? Wat denkt de staatssecretaris van de werkwijze van de Spaanse politieagenten die op de plaats waar de auto is weggesleept, een goed zichtbaar bericht achterlaten dat de eigenaar van de auto informeert over de takeling? Moet de politie de weggesleepte wagen niet zo dicht mogelijk bij de feitelijke parkeerplaats onderbrengen? Vandaag wordt blijkbaar het principe gevolgd dat de auto naar het terrein van het takelbedrijf wordt gesleept. Biedt het takelbedrijf of een of andere openbare dienst de eigenaar van de wagen hulp om bij zijn wagen te geraken?

Overweegt de staatssecretaris een initiatief om de auto-eigenaars bij dat soort problemen beter te helpen en de omzendbrieven in die zin aan te passen?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Het wegslepen van voertuigen die niet foutief zijn geparkeerd, kan nodig zijn om bijvoorbeeld bij voetbalwedstrijden de openbare orde te kunnen handhaven.

Il appartient en premier lieu à la commune de prendre les mesures préventives qui s'imposent. Elles peuvent installer des panneaux permanents interdisant le stationnement lors des matchs de football ou d'événements, ou des panneaux d'interdiction temporaire. Dans ce dernier cas, elles doivent s'y prendre longtemps à l'avance et indiquer la période d'interdiction de stationnement.

Dans pareils cas, la commune ou la police locale doivent en effet s'efforcer autant que possible de communiquer avec le citoyen pour éviter à celui-ci des désagréments.

La question qui se pose est évidemment de savoir ce que doit faire la police lorsqu'il faut malgré tout enlever un véhicule en stationnement régulier. Elle pourrait bien entendu rechercher l'identité du titulaire de la plaque et s'efforcer d'avertir cette personne.

Le code de la route prévoit seulement que les frais d'enlèvement d'un véhicule en stationnement régulier ne peuvent être mis à charge du propriétaire, ce qui me paraît logique. L'inconvénient, pour le propriétaire, est qu'il est obligé de se déplacer sans sa voiture. Puisqu'il faut trouver un endroit permanent et sécurisé, la voiture est généralement entreposée au siège de l'entreprise de remorquage.

La procédure d'enlèvement des véhicules est une compétence communale exercée dans le cadre de la police administrative. Dans la pratique, un accord est conclu avec une ou plusieurs entreprises de remorquage où sont fixés les conditions, les permanences, les tarifs et le lieu de l'entreposage. Cette matière n'entre pas dans le cadre du code de la route qui ne vise que la sécurité et la fluidité du trafic.

Par conséquent, il ne m'appartient pas d'adapter d'éventuelles circulaires relatives à cette matière. Les directives ou les instructions ad hoc relèvent de la compétence des communes et de la police, sans préjudice de circulaires éventuelles des parquets relatives à l'enlèvement de véhicules mal stationnés.

M. Bart De Nijn (N-VA). – *La réponse du secrétaire d'État ne m'apprend malheureusement pas grand-chose de neuf. J'avais espéré qu'il prendrait l'une ou l'autre une initiative et qu'il attirerait l'attention des communes et de la police locale sur la responsabilité que leur confère le code de la route, et qu'il ferait en sorte que la procédure utilisée par les communes soit mieux harmonisée.*

(M. Ludo Sannen prend place au fauteuil présidentiel.)

Demande d'explications de M. Johan Verstreken à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des Chances et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les véhicules prioritaires» (n° 5-3511)

M. le président. – M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux

Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de gemeente om de nodige preventieve maatregelen te nemen. Ze kunnen permanente borden aanbrengen, die wijzen op een parkeerverbod bij voetbalwedstrijden of evenementen of ze kunnen tijdelijke verbodsborden aanbrengen. In dat laatste geval moeten ze dat ruim vooraf doen en moeten ze daarbij ook het tijdstip van het parkeerverbod vermelden.

De gemeente of de lokale politie moet inderdaad in die gevallen maximaal proberen te communiceren met de burger, teneinde onaangename ervaringen te voorkomen.

De vraag is uiteraard wat de politie moet doen wanneer een voertuig dat ergens reglementair is geparkeerd, toch moet worden weggesleept. Uiteraard zou ze de identiteit van de houder van de nummerplaat moeten kunnen opzoeken en zou ze die persoon moeten proberen te verwittigen.

Het verkeersreglement bepaalt alleen dat de eigenaar niet mag opdraaien voor de kosten van het wegslepen van een reglementair geparkeerd voertuig, wat mij logisch lijkt. Het ongemak voor de eigenaar bestaat er dan in dat hij zich zonder zijn wagen moet verplaatsen. Aangezien er een vaste en veilige plaats moet worden gevonden, zal het voertuig meestal gestald worden op de plaats waar de takelfirma is gevestigd.

De concrete werkwijze van het wegslepen van voertuigen is een gemeentelijke aangelegenheid in het kader van de administratieve politie. In de praktijk wordt er een overeenkomst gesloten met een of meerdere takelfirma's, waarin de voorwaarden, de permanenties, de tarieven, de plaats van de stalling enzovoort worden vastgelegd. Die materie behoort niet tot het verkeersreglement, dat alleen maar de veiligheid en vlotheid van het verkeer beoogt.

Het is dan ook niet aan mij om eventuele omzendbrieven met betrekking tot deze materie aan te passen. Richtlijnen of instructies ter zake behoren tot de bevoegdheid van de gemeenten en de politie, onverminderd eventuele circulaires van de parketten voor het wegslepen van fout geparkeerde voertuigen.

De heer Bart De Nijn (N-VA). – Ik hoor helaas weinig nieuws in het antwoord van de staatssecretaris. Ik had gehoopt dat hij toch iets meer initiatief zou nemen om de gemeenten en de lokale politie te wijzen op de verantwoordelijkheid die ze krachtens het verkeersreglement hebben en om ervoor te zorgen dat er meer eenvormigheid komt in de aanpak van de gemeenten.

(Voorzitter: de heer Ludo Sannen.)

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de prioritaire voertuigen» (nr. 5-3511)

De voorzitter. – De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor

Réformes institutionnelles, répondra.

M. Johan Verstreken (CD&V). – *La loi détermine quelles instances publiques peuvent utiliser des véhicules prioritaires : la police, les services d'incendie, le service 100, les services régionaux d'inspection, les sociétés de transport en commun chargées des contrôles routiers et les services de secours intervenant en cas d'incident grave lié au gaz ou à l'électricité.*

Selon le code de la route, il s'agit de véhicules équipés d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial.

J'aimerais connaître le nombre de services fédéraux habilités à utiliser des véhicules prioritaires. Quels sont ces services ?

Quelle est l'étude préalable à l'octroi de cette autorisation et qui effectue cette étude ? Quel service délivre-t-il l'autorisation ? S'agit-il d'une matière fédérale ou régionale ?

Existe-t-il une banque de données regroupant les incidents liés aux véhicules prioritaires ? Combien de conducteurs ont-ils été jugés civilement responsables et condamnés à la suite d'un accident de la route ?

Quel est le coût annuel des accidents impliquant des véhicules prioritaires ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *En application des articles 28, §2, 1°, c), 4, et 43, §2, 30 du règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, les catégories suivantes de véhicules peuvent d'office être équipées de la signalisation réservée aux véhicules prioritaires : les véhicules des services de police, les véhicules non banalisés du service du contrôle routier de l'administration du Transport terrestre, les véhicules non banalisés de l'administration des Douanes et Accises désignés par le ministre des Finances, les véhicules non banalisés de la police militaire et des services d'enlèvement et de destruction des engins explosifs désignés par le ministre de la Défense nationale, les véhicules du Service public fédéral Justice utilisés pour le transport de détenus et pour le ministère public, le véhicule de service des gouverneurs de province, les véhicules non banalisés des services d'inspection des régions et des sociétés de transport en commun chargés des contrôles routiers, les ambulances, les véhicules d'intervention médicale urgente du service 100, les véhicules de lutte contre l'incendie, les véhicules de la Protection civile, les véhicules du service de sécurité des chemins de fer, les véhicules de secours d'Infrabel, les véhicules de secours en cas d'incident grave occasionné par l'eau, le gaz, l'électricité ou des matières radioactives.*

Une autorisation ministérielle spécifique peut aussi être obtenue pour les véhicules dans lesquels la sécurité et/ou la protection sont en jeu. Je pense en l'occurrence aux véhicules du premier ministre et des ministres fédéraux dirigeant un département de sécurité, comme l'Intérieur, la Justice et la

Staatshervorming, antwoordt.

De heer Johan Verstreken (CD&V). – De wet bepaalt welke openbare instanties prioritaire voertuigen mogen gebruiken. Naast de prioritaire voertuigen van de politie, de brandweer en de dienst 100 zijn er bijvoorbeeld nog de prioritaire voertuigen van de inspectiediensten van de gewesten en de maatschappijen voor openbaar vervoer belast met wegcontroles en de voertuigen voor hulpverlening bij een ernstig incident veroorzaakt door gas of elektriciteit.

Prioritaire voertuigen worden in het verkeersreglement omschreven als voertuigen die uitgerust zijn met een of meerdere blauwe zwaailichten en een bijzonder geluidsapparaat.

Ik had graag vernomen hoeveel diensten op federaal niveau gemachtigd zijn om zich met een prioritair voertuig te verplaatsen. Welke zijn die diensten?

Welk onderzoek gaat vooraf aan de toekenning van de machtiging om zich als dienst met een prioritair voertuig te mogen verplaatsen en wie doet het onderzoek? Welke dienst levert de machtiging af? Is dat federaal of gewestelijk geregeld?

Bestaat er een soort databank die incidenten met prioritaire voertuigen verzamelt? Hoeveel bestuurders werden aansprakelijk gesteld en veroordeeld na een rijongeval?

Wat is de jaarlijkse kostprijs van ongevallen met prioritaire voertuigen?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – In toepassing van de artikelen 28, §2, 1°, c), 4, en 43, §2, 30, van het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, mogen volgende voertuigcategorieën ambtshalve, dus zonder verdere specifieke toelating, de prioritaire signalisatietekens dragen: de voertuigen van de politiediensten, de niet gebanaliseerde voertuigen van de dienst wegcontrole van het Bestuur van vervoer te land, de niet gebanaliseerde voertuigen van de Administratie der douane en accijnzen opgegeven door de minister van Financiën, de niet gebanaliseerde voertuigen van de militaire politie en van de diensten voor het ophalen en vernietigen van explosieven opgegeven door de minister van Landsverdediging, de voertuigen van de FOD Justitie bestemd voor het vervoer van gedetineerden en voor het openbaar ministerie, het dienstvoertuig van de provinciegouverneurs, de herkenbare voertuigen van de inspectiediensten van de gewesten en van de maatschappijen voor openbaar vervoer belast met wegcontrole, ambulances, voertuigen voor dringende medische interventie van de dienst 100, brandweervoertuigen, de voertuigen van de civiele bescherming, de voertuigen van de veiligheidsdienst van de spoorwegen, voertuigen voor hulpverlening van Infrabel, de voertuigen voor hulpverlening bij een ernstig incident veroorzaakt door water, gas, elektriciteit of radioactieve stoffen.

Een individuele ministeriële toelating kan ook worden bekomen voor voertuigen waarbij de aspecten veiligheid en/of bescherming belangrijk zijn. Ik denk hierbij aan de voertuigen van de eerste minister en de federale ministers die aan het

Défense, aux véhicules des ministres-présidents régionaux, de hauts fonctionnaires de la Commission européenne, du Conseil de l'Europe, de l'OTAN, ainsi qu'aux véhicules des centres de crise et de la Sûreté de l'État. Le feu bleu clignotant n'est installé sur ces véhicules banalisés qu'en cas d'urgence.

Les autorisations individuelles concernent aussi les véhicules destinés à la recherche et/ou à l'intervention, comme les véhicules banalisés de l'administration des Douanes et Accises (SPF Finances) ou de l'Office des étrangers (SPF Intérieur), les véhicules reconnaissables sur lesquels le feu bleu clignotant ne peut être placé qu'en cas d'urgence. Je pense, par exemple, à certains véhicules militaires utilisés, d'une part, pour la coordination en cas de catastrophe et, d'autre part, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme.

Les autorisations individuelles sont également applicables à d'autres véhicules aisément identifiables, sur lesquels le feu bleu clignotant peut être présent en permanence. Je pense aux véhicules d'intervention de l'aéroport, qui circulent occasionnellement sur le réseau routier public dans l'environnement immédiat de l'aéroport, aux véhicules de secours de l'armée qui interviennent en cas de catastrophe aérienne ainsi qu'aux véhicules de secours spécialisés en cas d'accident grave sur le réseau d'exploitation d'une des sociétés de transport en commun. Une vingtaine d'autorisations ont été accordées. Citons aussi les véhicules utilisés pour sauver des vies humaines et dont la vitesse d'intervention peut donc être cruciale. Je pense ici au transport des organes à des fins de transplantation, qu'il s'agisse de firmes privées ou d'hôpitaux, à condition qu'ils soient agréés en tant que tels par le SPF Santé publique. Il s'agit ici d'une cinquantaine de véhicules pour tout le pays.

La délivrance de l'autorisation est précédée d'un examen de l'opportunité d'un véhicule prioritaire par les collaborateurs de la direction générale Transport routier et Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports. L'autorisation est octroyée par le secrétaire d'État à la Mobilité. Il s'agit d'une compétence exclusivement fédérale.

La police enregistre les accidents avec lésions corporelles impliquant des véhicules prioritaires, mais seulement en ce qui concerne les ambulances et les autopompes. Selon Centrex Circulation routière, les chiffres disponibles sont les suivants : 54 en 2008, 67 en 2009, 60 en 2010 ; 51 en 2011 et 48 en 2012. Il n'existe aucune donnée concernant les véhicules de police.

Je ne puis livrer d'informations concernant la responsabilité liée à ces accidents, si ce n'est que la question relève du pouvoir judiciaire. Vous pourrez peut-être obtenir des chiffres auprès de la ministre de la Justice.

Il n'existe, à ma connaissance, aucune information quant au coût des accidents impliquant des véhicules prioritaires.

hoofd staan van een veiligheidsdepartement, zoals Binnenlandse Zaken, Justitie en Landsverdediging, aan de voertuigen van de gewestelijke minister-presidenten, van hoge functionarissen van de Europese Commissie, van de Raad van Europa en de NAVO, de voertuigen van de crisiscentra en de Staatsveiligheid. Bij die anonieme voertuigen wordt het blauwe knipperlicht pas op het voertuig geplaatst bij dringende noodzaak.

De individuele toelatingen betreffen ook de voertuigen met een taak van opsporing en/of interventie, zoals de anonieme voertuigen van de Administratie der douane en accijnzen (FOD Financiën) of van de Dienst Vreemdelingenzaken (FOD Binnenlandse Zaken), de herkenbare voertuigen waarbij het blauwe knipperlicht pas op het voertuig mag worden geplaatst bij dringende noodzaak. Ik geef het bijvoorbeeld van twee legervoertuigen die worden gebruikt voor rampencoördinatie of drie speciaal uitgeruste legervoertuigen gebruikt in het kader van terrorismebestrijding. De individuele toelatingen gelden ook voor specifiek uitgeruste of uiterlijk herkenbare voertuigen waarbij het blauwe knipperlicht permanent op het voertuig aanwezig mag zijn, zoals interventievoertuigen actief op de luchthaven die occasioneel ook op het openbaar wegennet komen in de onmiddellijke omgeving, zijnde 500 meter van de luchthaven, legervoertuigen voor hulp bij militaire en andere vliegtuigongevallen, voertuigen voor gespecialiseerde hulpverlening bij ernstig incident op het exploitatienet van een van de openbare vervoersmaatschappijen. In totaal werden een twintigtal dergelijke toelatingen verleend. Voorts vermeld ik de voertuigen waarbij het aspect tijd cruciaal kan zijn voor het redden van een mensenleven, zoals voor het vervoer van transplantatieorganen van privéfirma's of ziekenhuizen, op voorwaarde dat ze als zodanig erkend zijn door de FOD Volksgezondheid. Hierbij gaat het om een vijftiental voertuigen voor het hele land.

Aan de vergunning prioritair voertuig gaat een opportuniteitsonderzoek vooraf door medewerkers van het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De machtiging wordt verleend door de staatssecretaris bevoegd voor Mobiliteit en is uitsluitend een federale bevoegdheid.

De politie registreert de ongevallen met lichamelijk letsel met prioritaire voertuigen, evenwel alleen van ziekenwagens en brandweerauto's. Volgens Centrex Wegverkeer zijn de beschikbare cijfers de volgende: 54 in 2008, 67 in 2009, 60 in 2010; 51 in 2011 en 48 in 2012. Er zijn geen gegevens beschikbaar over politievoertuigen.

Over de aansprakelijkheid voor die ongevallen kan ik geen informatie verstrekken, vermits dat onder de bevoegdheid van de gerechtelijke macht ressorteert. Cijfers kunnen wellicht verkregen worden bij de minister van Justitie.

Over de financiële kostprijs van ongevallen met prioritaire voertuigen bestaat bij mijn weten geen informatie.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le nombre étonnamment élevé de défauts relevés dans les centres de contrôle technique de véhicules» (n° 5-3437)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Un article de presse du 17 avril nous apprend que le SPF Mobilité et Transports a procédé à 1 129 inspections dans des centres de contrôle technique de véhicules. Chaque centre est contrôlé en moyenne une fois par mois et dans 73% d'entre eux, des défauts sont constatés. Le plus souvent, il s'agit d'un contrôle insuffisant des ceintures de sécurité et du fonctionnement correct des phares.

Le contrôle technique d'un véhicule représente un moment de stress pour tout automobiliste. Diverses histoires circulent que ce soit au sujet d'incroyables gaffes ou de corruption, de tests minutieux ou de nonchalance. Si la corruption existait par le passé, je pense qu'elle a disparu depuis plusieurs années. Le fait que 73% des centres de contrôle présentent des défauts nuit évidemment à leur réputation.

Comment le secrétaire d'État évalue-t-il ce mauvais bulletin décerné aux centres de contrôle après l'inspection par le SPF Mobilité et Transports et dont il ressort que le contrôle d'éléments importants, tels que la ceinture de sécurité et les phares, est souvent négligé ?

Le secrétaire d'État admet-il que ce mauvais résultat a un effet négatif sur la réputation déjà souvent mauvaise de ces entreprises qui sont privées, certes, mais qui travaillent pour les pouvoirs publics ?

Comment le secrétaire d'État compte-t-il combattre ces défauts structurels ? Quel objectif fixera-t-il et quels moyens mettra-t-il en œuvre pour améliorer radicalement le fonctionnement des centres de contrôle technique ? Quand espère-t-il obtenir des résultats ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Les informations fournies par l'article de presse étaient en partie erronées. Une rectification a été envoyée le jour-même à la presse.

Des défauts n'ont pas été constatés dans 73% des centres de contrôle mais 73% des inspections ont donné lieu à des remarques.

Des contrôles insuffisants des ceintures de sécurité et des phares ne sont pas les points pour lesquels les remarques sont les plus fréquentes. Il s'agit simplement d'un exemple. Les observations faites par les inspecteurs du SPF Mobilité et Transports concernent aussi l'absence d'une affiche d'information dans le centre et le temps d'attente trop long pour le client. Ces remarques n'ont aucune incidence sur la couleur du certificat de contrôle. Dans ces cas, il n'est donc pas question d'une infraction.

De plus, le SPF Mobilité et Transports veille à assurer un suivi bimestriel de tous les points ayant fait l'objet d'une

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verrassend hoge percentage gebreken bij de keuringsstations voor wagens» (nr. 5-3437)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – In een recent persbericht van 17 april vernemen we dat de FOD Mobiliteit en Vervoer 1129 inspecties in keuringsstations voor wagens heeft uitgevoerd. Elk keuringsstation wordt gemiddeld één keer per maand gecontroleerd en in 73% van de stations zijn gebreken vastgesteld. Het vaakst wordt vastgesteld dat de veiligheids gordels en de correcte werking van de lichten onvoldoende wordt gecontroleerd.

De technische keuring van een auto vormt voor zowat elke autobezitter een stressmoment. Er doen ook heel wat mythes en cowboyverhalen de ronde, van ongelofelijke blunders tot corruptie, van verregaande testen tot grote nonchalance. Corruptie bestond vroeger wel, maar is er volgens mij nu al verschillende jaren uit. Dat ruim 73% van de keuringsstations gebreken vertoont doet hun reputatie natuurlijk geen goed. Vandaar mijn concrete vragen.

Hoe evalueert de staatssecretaris het ronduit slecht rapport dat de keuringsstations ontvingen na inspecties van de FOD Mobiliteit en waaruit blijkt dat de controle op erg belangrijke aspecten, zoals veiligheids gordel en verlichting, vaak wordt verwaarloosd?

Beaamt de staatssecretaris dat het slechte resultaat negatief is voor de vaak al beduimelde reputatie van deze privéondernemingen, die weliswaar in opdracht van de overheid werken?

Op welke wijze wil de staatssecretaris deze structurele euvels en tekorten counteren? Met welke doelstelling en middelen zal hij ervoor zorgen dat de werking van de keuringsstations drastisch verbeterd? Wanneer verwacht hij resultaten?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Het persartikel bevatte gedeeltelijk foute informatie. Een rechtzetting werd nog dezelfde dag naar de pers gestuurd.

Niet 73% van de stations is in de fout gegaan, maar 73% van de inspecties heeft aanleiding gegeven tot opmerkingen.

Onvoldoende controles van veiligheids gordels en lichten zijn niet de meest voorkomende punten waarover opmerkingen worden gemaakt, maar worden enkel als voorbeeld genoemd. De opmerkingen die de inspecteurs van de FOD Mobiliteit en Vervoer maken, betreffen ook het ontbreken van een informatieaffiche in het station en de te lange wachttijden voor de klant. Deze opmerkingen hebben absoluut geen invloed op de kleur van het keuringsattest. In deze gevallen kunnen we dus niet over een inbreuk spreken.

Bovendien zorgt de FOD Mobiliteit en Vervoer voor een tweemaandelijks opvolging van alle punten waarover de inspecteurs van de directie Certificatie en Inspectie een opmerking hebben gemaakt en die de directie van het

observation de la part des inspecteurs de la direction Certification et Inspection et pour lesquels le directeur de l'organisme de contrôle technique doit apporter une solution dans un délai déterminé. Lorsqu'une observation est considérée comme importante, la direction de l'organisme en question reçoit un courrier distinct l'invitant à résoudre immédiatement le problème et à prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'il ne se reproduise à l'avenir.

Je puis donc vous assurer que les actuelles mesures relatives à l'inspection des centres de contrôle technique sont suffisantes et que ces centres travaillent correctement.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le mauvais état technique de certains camions étrangers» (n° 5-3469)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Dernièrement, l'organisation de mobilité VAB a contrôlé 300 camions. Les résultats sont parfois stupéfiants. Ainsi, on a constaté qu'un camion sur trois circule sans ABS. Ce sont surtout les camions polonais et lituaniens qui se distinguent par le manque de sécurité : à peine 20% circulent avec un système ABS, 1% à peine atteint la norme minimale de 2 millimètres pour les profils des pneus et dans de nombreux cas, leur équilibrage n'est pas correct.

L'enquête du VAB souligne d'autres défauts. La probabilité d'être contrôlé par la police est beaucoup trop faible pour avoir un réel effet d'amélioration. En 2012, 6887 contrôles ont été effectués, ce qui représente une probabilité de 0,02% soit un camion sur cinq mille. Le SPF Mobilité qui est chargé des contrôles techniques ciblés dispose de beaucoup trop peu de personnel.

Comment le secrétaire d'État évalue-t-il cette enquête du VAB sur l'état technique des camions ? Il en ressort, entre autres, qu'il se pose un problème de sécurité particulier pour les camions polonais et lituaniens dont l'état technique est largement en-dessous des normes. Il semble aussi qu'une politique de contrôle et de sanction avec un effet dissuasif fait défaut en raison d'un manque aigu de personnel au SPF Mobilité.

De quelle manière le secrétaire d'État compte-t-il prendre en compte par une politique adéquate les conclusions inquiétantes de l'enquête du VAB ? Quand et comment fera-t-il en sorte que davantage de personnel soit disponible pour ce genre de contrôles ? A-t-il déjà abordé le problème avec le secrétaire d'État à la Fonction publique et a-t-il déjà discuté avec la ministre de l'Intérieur de l'organisation de davantage de contrôles de police ?

Il est frappant de constater une augmentation proportionnelle du nombre d'accidents impliquant des camions. Je pense que c'est lié au mauvais état technique des camions étrangers.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.

organisme voor technische controle binnen een vastgestelde termijn moet oplossen. Wanneer een vaststelling als belangrijk wordt beschouwd, krijgt de directie van het desbetreffende organisme een apart schrijven waarin steeds wordt gevraagd het probleem onmiddellijk op te lossen en de noodzakelijke maatregelen te treffen om herhaling in de toekomst te voorkomen.

Ik verzeker dus dat de huidige maatregelen voor de controle van de stations voor technische keuring voldoende zijn en dat deze stations goed werken.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de slechte technische staat van sommige buitenlandse vrachtwagens» (nr. 5-3469)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De mobiliteitsorganisatie VAB onderzocht recentelijk 300 vrachtwagens. De resultaten zijn soms onthutsend. Zo werd vastgesteld dat één op drie vrachtwagens zonder ABS rijdt. Vooral Poolse en Litouwse vrachtwagens munten uit in onveiligheid: amper 20% rijdt met ABS, qua bandenprofielen behaalt maar 1% de minimumnorm van 2 millimeter en de banden zijn in veel gevallen links en rechts niet gelijkmatig.

Het VAB-onderzoek wijst ook op andere tekorten. De pakkans is veel te klein om echt een verbeterend effect te hebben. In 2012 waren er nog 6887 controles; dit betekent een pakkans van 0,02% of 1 op 5000 vrachtwagens. De FOD Mobiliteit, die is belast met de gerichte technische controles, beschikt over veel te weinig personeel.

Hoe evalueert de staatssecretaris het onderzoek van de VAB over de technische staat van de vrachtwagens? Daaruit blijkt dat er, uiteraard niet alleen, maar toch een heel specifiek veiligheidsprobleem is met de Poolse en Litouwse vrachtwagens, die qua technische kwaliteit ruimschoots onder de norm scoren. Ook blijkt dat een controlerend en bestraffend beleid met een afschrikwekkende pakkans ontbreekt wegens een acuut personeelsgebrek bij de FOD Mobiliteit.

Hoe zal hij de onrustbarende conclusies van het VAB-onderzoek in een accurate en adequate beleidsvoering verwerken?

Wanneer en hoe zal de staatssecretaris ervoor zorgen dat voor dit soort controles meer personeel beschikbaar wordt? Heeft hij het probleem al bij de staatssecretaris voor Ambtenarenzaken aangekaart of heeft hij al met de minister van Binnenlandse Zaken gesproken over de organisatie van meer politiecontroles?

Het is trouwens opvallend dat het aantal ongevallen met vrachtwagens verhoudingsgewijs toeneemt. Volgens mij is er een verband met de gebrekkige technische kwaliteit van de buitenlandse vrachtwagens.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.

– Comme M. Anciaux, j'ai pris connaissance de l'article de presse du VAB. Cette organisation a d'ailleurs reçu du SPF Mobilité et Transports une copie du rapport bisannuel sur le contrôle technique routier en 2011 et 2012, qui a été envoyé à la Commission européenne.

Je constate que le VAB a mal interprété le rapport. Le chiffre de 6887 contrôles ne concerne pas le nombre total de véhicules contrôlés en 2012 mais le nombre de véhicules belges contrôlés en 2011 et 2012.

Je vous communique donc les chiffres globaux exacts pour les quatre pays visés par le VAB, la Belgique, l'Allemagne, la Pologne et la Lituanie.

Au cours de la période 2011-2012, 18 799 véhicules ont été contrôlés. 1167 étaient en infraction.

Durant cette période, 6887 véhicules belges ont été contrôlés ; 589 étaient en infraction.

En 2011 et 2012, 1608 véhicules allemands ont été contrôlés, dont 42 en infraction, 392 véhicules lituaniens, dont 13 en infraction, et 1143 véhicules polonais, dont 73 en infraction.

Les contrôles techniques routiers sont effectués en vertu de la directive 2000/30/CE. Lors de la transposition de cette directive, on a opté pour un contrôle portant sur tous les points énoncés dans la directive : les freins, la suspension, la direction, les émissions du moteur, le châssis et la carrosserie, les pneus et les roues, les lampes et l'éclairage, le dispositif d'accouplement et de remorquage, etc. Il s'agit donc d'un contrôle complet qui englobe bien plus d'éléments que l'enquête du VAB.

Les contrôleurs de la direction Contrôle du transport routier travaillent, en vertu d'une convention annuelle, en collaboration avec les experts du GOCA et des organismes d'inspection automobile. Les contrôles sont réalisés à l'aide de deux modules complets, composés chacun d'un camion équipé de rouleaux pour le contrôle des freins et d'une remorque contenant tout l'équipement nécessaire aux contrôles.

Il s'agit donc de véritables stations mobiles de contrôle.

M. Bert Anciaux (sp.a). – Pour la deuxième fois, une étude semble ne pas avoir été interprétée correctement et le secrétaire d'État nous présente des chiffres différents. J'examinerai donc minutieusement ces nouveaux chiffres avant de réagir.

– Net als de heer Anciaux heb ik kennis genomen van het persartikel van de VAB. Die vereniging heeft van de FOD Mobiliteit en Vervoer trouwens een kopie ontvangen van het tweejaarlijkse rapport over de technische controle langs de weg in 2011 en 2012, dat naar de Europese Commissie is gestuurd.

Ik stel echter vast dat de VAB het rapport foutief heeft geïnterpreteerd. Het cijfer van 6887 controles heeft niet betrekking op het totaal aantal gecontroleerde voertuigen in 2012 zoals de VAB stelt, maar betreft het aantal gecontroleerde Belgische voertuigen in de periode 2011-2012.

Ik geef hierbij dan ook de juiste globale cijfers en de cijfers voor de vier landen waarvoor de VAB in het persartikel cijfergegevens vermeldt, namelijk België, Duitsland, Polen en Litouwen.

In totaal werden in de periode 2011-2012 18 799 voertuigen gecontroleerd. Daarvan waren er 1167 in overtreding.

In die periode werden in totaal 6887 Belgische voertuigen gecontroleerd. Daarvan waren er 589 in overtreding.

In de periode 2011-2012 werden in totaal 1608 Duitse voertuigen gecontroleerd. Daarvan waren er 42 in overtreding.

In die periode werden in totaal 392 Litouwse voertuigen gecontroleerd. Daarvan waren er 13 in overtreding.

In die periode werden in totaal 1143 Poolse voertuigen gecontroleerd. Daarvan waren er 73 in overtreding.

De technische controles langs de weg werden uitgevoerd op basis van richtlijn 2000/30/EG. Bij de omzetting van die richtlijn in 2006 is geopteerd om al de punten waarin de richtlijn voorziet te controleren: remmen, ophanging, stuurinrichting, uitstoot van de motor, chassis en koetswerk, banden en wielen, lichten en verlichting, koppeling van gelede voertuigen of slepen enzovoort. Het gaat dus om een volledige controle die veel meer omvat dan het onderzoek van de VAB.

De controleurs van de directie Controle van het Wegvervoer werken daarbij op basis van een jaarlijks afgesloten overeenkomst samen met experts van GOCA en van de instellingen voor automobielininspectie. De controles gebeuren met twee volledige sets, beide bestaande uit een vrachtwagen met afneembare rollenremmeter en een aanhangwagen met alle nodige uitrusting voor de controles.

Het zijn dus echte mobiele keuringsstations.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Dat is al de tweede keer dat een onderzoek blijkbaar niet correct is geïnterpreteerd en dat de staatssecretaris met andere cijfers komt. Aangezien de gegevens voor mij nieuw zijn, zal ik ze grondig bestuderen alvorens te reageren.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la menace de faillite de Belgocontrol» (n° 5-3609)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Quasiment tous les vols vers la Belgique, au départ de la Belgique ou au-dessus de la Belgique sont encadrés par les services de Belgocontrol. La société Belgocontrol a déjà signalé dans le passé qu'elle avait un problème financier menaçant et croissant. Depuis plus d'une décennie, elle travaille à perte ; pour 2013 on estime aussi son déficit à 13 millions d'euros, alors qu'il ne reste que 8 millions en caisse. Une situation financière pareille mène tout droit à la faillite, si l'on n'y remédie pas rapidement.

Je me souviens que ce problème se déjà posait alors que j'étais chargé du portefeuille de la Mobilité, mais à l'époque Belgocontrol avait un trésor de guerre important, qui entre-temps a été épuisé ou confisqué par le gouvernement.

Les raisons de ce problème financier récurrent et croissant sont multiples mais pour les réduire à un seul, il s'agit d'une hausse des dépenses qui n'est pas compensée par une hausse des revenus. Pour l'aspect des dépenses l'entreprise renvoie, peut-elle faire autrement ?, à la croissance des coûts salariaux. Pour le manque de revenu, il y a beaucoup de raisons. Ainsi, il s'avère que les tarifs que peut appliquer Belgocontrol et qui sont fixés par le gouvernement fédéral sont restés inchangés depuis dix ans. Il y a en outre des déperditions supplémentaires. Il apparaît que les coûts que peut réclamer Belgocontrol aux aéroports régionaux de Deurne, Charleroi, Ostende et Liège sont remarquablement bas, ce qui est injustifiable. Le grand nombre de vols « d'État » qui amènent des chefs de gouvernement à Bruxelles, occasionne un problème spécifique, car pour ces vols Belgocontrol ne peut rien facturer.

Le 6 février 2012, donc il y a plus d'un an, j'ai déjà interrogé le secrétaire d'État sur ce problème qui va s'amplifiant. Dans sa réponse le secrétaire d'État a essayé de m'apaiser en annonçant que le problème serait traité et résolu à court terme. L'annonce de la fin mai 2013 montre toutefois le contraire : aucune solution n'est en vue et le problème est toujours plus important avec une faillite qui point à l'horizon.

Le secrétaire d'État confirme-t-il, après des années de pertes sévères, que Belgocontrol se précipite vers la faillite avec une perte annoncée de 13 millions pour 2013 et des possibilités financières insuffisantes.

Comment le secrétaire d'État évalue-t-il le cumul des problèmes chez Belgocontrol et, entre autres, le gel depuis quelques dix ans de la tarification imposée par le gouvernement, les coûts franchement sous-estimés qui sont facturés aux aéroports régionaux et les services rendus gratuitement aux vols d'État vers Bruxelles et au départ de Bruxelles ?

Quelles dispositions concrètes le secrétaire d'État a-t-il pu prendre, depuis sa promesse de février 2012, pour traiter et résoudre ce problème de manière énergique ?

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het dreigende bankroet van Belgocontrol» (nr. 5-3609)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Zowat alle vluchten naar, van en over België worden begeleid door de diensten van Belgocontrol. Al eerder meldde Belgocontrol een dreigend en oplopend financieel probleem. Al ruim een decennium wordt er met verlies gewerkt en ook voor 2013 raamt men een tekort van 13 miljoen euro, terwijl er maar 8 miljoen euro in kas is. Zo'n financiële toestand eindigt, zonder dringende remediëring, in een bankroet.

Ik herinner me die problematiek nog van toen ik verantwoordelijkheid droeg voor mobiliteit, maar toen had Belgocontrol nog een omvangrijke oorlogskas, die intussen misschien is opgebruikt of door de regering is aangeslagen.

De redenen voor dit aanhoudend en toenemend financieel probleem zijn divers, maar in alle eenvoud te herleiden tot een stijging van de uitgaven die niet wordt gecompenseerd door meer inkomsten. Voor de uitgavenzijde verwijst het bedrijf – hoe kan het anders – naar de oplopende loonkosten. Voor het gebrek aan inkomsten zijn er meer redenen. Zo blijken de tarieven die Belgocontrol mag aanrekenen en die worden bepaald door de federale regering, al tien jaar ongewijzigd. Daarbij komen er extra aderalingen. Zo blijken de kosten die Belgocontrol aan regionale luchthavens, Deurne, Charleroi, Oostende en Luik, mag aanrekenen opvallend en onverantwoord laag. Ook het grote aantal 'staatsvluchten', waarbij regeringsleiders zich in Brussel aandienen, veroorzaken een specifiek probleem, want voor deze vluchten mag Belgocontrol geen kosten factureren.

Op 6 februari 2012, dus ruim een jaar geleden, ondervroeg ik de staatssecretaris al over dit aanzwellende probleem. In zijn antwoord probeerde de staatssecretaris mij te sussen door aan te kondigen dat hij het probleem op korte termijn zou aanpakken en oplossen. De berichtgeving einde mei 2013 wijst echter op een tegengestelde realiteit: geen oplossing en een almaar grote wordend probleem met een nakend bankroet als perspectief.

Bevestigt de staatssecretaris dat Belgocontrol, na jarenlange grote verliezen, nu afstevent op een bankroet wegens een geraamd verlies voor 2013 van 13 miljoen en ontoereikende financiële mogelijkheden?

Hoe evalueert de staatssecretaris de cumul aan problemen van Belgocontrol, onder andere de al een decennium lang bevroren tarieven die door de regering worden opgelegd, de ronduit te lage kosten die aan de regionale luchthavens mogen worden aangerekend en de gratis dienstverlening aan de staatsvluchten naar en van Brussel?

Welke concrete maatregelen heeft de staatssecretaris sinds zijn belofte in februari 2012 kunnen nemen om deze problemen slagkrachtig aan te pakken en op te lossen? Op welke wijze heeft hij de oorzaken van dit dreigende financiële debacle aangepakt?

Kunnen de tarieven die Belgocontrol mag aanrekenen, op

Les tarifs que Belgocontrol peut appliquer seront-ils augmentés à court terme ? La facturation aux aéroports régionaux reflétera-t-elle de manière réaliste les coûts ?

Quelle est la position du secrétaire d'État sur la gratuité des services pour les vols d'État ? La Belgique obtient-elle une compensation pour ces pertes et/ou le secrétaire d'État fera-t-il des propositions à ce propos ?

Le secrétaire d'État peut-il assurer actuellement que Belgocontrol ne va pas faire faillite ? Sur quoi base-t-il cette conviction ? J'ose croire que nous ne pouvons laisser Belgocontrol faire faillite et que le gouvernement devra prendre des mesures.

Il y a un point que je n'ai pas encore abordé. Le ministre sait peut-être que Belgocontrol paie des salaires assez élevé aux contrôleurs aériens. La corporation des contrôleurs aériens, qui fonctionne un peu comme un syndicat, est particulièrement puissante. Si les contrôleurs font grève, tout le trafic aérien est paralysé.

Le métier de contrôleur aérien est évidemment très stressant. Au cours des années, les contrôleurs aériens ont obtenus de ce fait beaucoup d'avantages, comme une rémunération très élevée et ce n'est pas le moindre avantage. Si toutefois cela devait aboutir à une débâcle financière, nous devrions tout de même essayer de mettre un frein à la forte augmentation des échelles de salaires des contrôleurs aériens.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Je connais bien la situation financière de Belgocontrol. Le déficit de Belgocontrol est structurel. Cela vient de ce que l'entreprise n'est pas rétribuée ou ne l'est que partiellement par ceux qui en bénéficient pour trois services qu'elle ne peut facturer à d'autres et pour lesquels elle ne peut recevoir des subsides en compensation.*

Ce déficit structurel est en quelque mesure compensé par les redevances sur le trafic international qui survole la Belgique et par une contribution interne payée par Eurocontrol. Cela ramène le déficit à 13 millions d'euros.

Les solutions possibles sont connues. Il faut dresser en interne un plan pour diminuer les frais propres de Belgocontrol. Les redevances de Bruxelles national, qui n'ont plus été indexées depuis 2003, doivent être indexées. Il faut une révision des accords de coopération avec les régions portant sur les aéroports d'Ostende, d'Anvers, de Liège et de Charleroi. Les aéroports régionaux ne paient pas la totalité du coût des prestations que leur fournit Belgocontrol. La différence entre le coût et le prix payé par les aéroports régionaux est un peu plus élevée pour Anvers et Charleroi que pour Liège et Ostende. Pour Charleroi et Anvers, il s'agit de plus de cinq millions par an et par aéroport. Enfin une redevance devrait pouvoir être prélevée pour la sécurité aérienne par passager et par tonne de fret lors du décollage d'un avion-cargo.

Ces solutions ont été discutées à de nombreuses reprises dans des groupes de travail et lors de réunions communes de plusieurs cabinets.

Il faut d'abord nommer les membres du comité de direction et du conseil d'administration, de sorte qu'ils aient un mandat d'une durée raisonnable. L'équipe actuelle ne sait pas si elle

korte termijn verhogen? Zal de facturatie aan de regionale luchthavens op een realistisch kostenberekening mogen gebeuren?

Welke houding neemt de staatssecretaris aan ten opzichte van de gratis dienstverlening voor staatsvluchten? Wordt België voor deze verliezen gecompenseerd en/of zal de staatssecretaris hieromtrent voorstellen doen?

Kan de staatssecretaris op dit moment waarborgen dat Belgocontrol niet in een faillissement zal verzeilen? Waarop baseert hij deze overtuiging? Ik neem aan dat we Belgocontrol niet kunnen laten failliet gaan en dat de regering maatregelen zal moeten nemen.

Eén punt heb ik nog niet aangeraakt. Het is de minister wellicht bekend dat Belgocontrol behoorlijk hoge wedden uitbetaalt aan de verkeersleiders. Het gilde van de verkeersleiders, dat fungeert als een soort van vakbond, is bijzonder machtig. Als zij staken ligt heel het luchtverkeer lam.

Het beroep van verkeersleider is natuurlijk zeer stresserend. In de loop der jaren hebben de verkeersleiders daarom veel voordelen kunnen bekomen, zoals niet het minst zeer hoge weddes. Indien dat evenwel tot een financieel debacle zou kunnen leiden, moeten we toch proberen om een rem te plaatsen op de forse stijging van de weddes van de verkeersleiders.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De financiële situatie van Belgocontrol is mij welbekend. Belgocontrol is structureel verlieslatend. Dat is te wijten aan het feit dat de onderneming voor drie diensten niet of maar gedeeltelijk betaald wordt door diegenen die van de diensten genieten, zonder dat het bedrijf de kosten aan anderen kan factureren of zonder daarvoor subsidies te ontvangen.*

Dat structureel verlies wordt in enige mate gecompenseerd door royalty's op internationale vluchten die boven België vliegen, en een interne belasting die betaald wordt door Eurocontrol. Dat brengt het deficit op 13 miljoen euro.

De mogelijke oplossingen zijn bekend. Er moet intern een plan worden opgesteld om de kosten van Belgocontrol zelf te verminderen. De royalty's van Brussel Nationaal, die sinds 2003 niet meer geïndexeerd zijn, moeten worden geïndexeerd. Een herziening van het samenwerkingsakkoord met de regio's inzake de luchthavens van Oostende, Antwerpen, Luik en Charleroi is noodzakelijk. De regionale luchthavens betalen niet de volledige kost van de prestaties die Belgocontrol levert. Het verschil tussen de kost en de prijs die de regionale luchthaven betaalt is iets hoger voor Antwerpen en voor Charleroi dan voor Luik en Oostende. Voor Charleroi en Antwerpen bedraagt het meer dan vijf miljoen euro per jaar per luchthaven. Tot slot moet er een royalty kunnen worden geheven voor de luchtvaartveiligheid per passagier en per ton bij het opstijgen van cargo's.

Die oplossingen werden al verschillende malen besproken op gezamenlijke vergaderingen van verschillende kabinetten en in werkgroepen.

Eerst moeten het directiecomité en de raad van bestuur worden benoemd, zodat ze een mandaat krijgen voor een redelijke termijn. De huidige ploeg weet niet of ze in de

continuera à gérer l'entreprise. Depuis 2011, j'insiste auprès de mes collègues du gouvernement sur l'urgence de procéder à ces nominations. Je ne puis demander à Bruxelles national et aux aéroports régionaux de faire des efforts que si Belgocontrol s'efforce lui aussi d'améliorer son fonctionnement. Ces efforts ne peuvent être fournis par Belgocontrol que si son management dispose d'un mandat pour les six prochaines années. En réunion du conseil des ministres restreint, il a été décidé le 17 mai 2013 de demander à un cabinet de recrutement de commencer une procédure de sélection d'un directeur de gestion de Belgocontrol.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je m'étonne d'entendre qu'Eurocontrol paie Belgocontrol. N'est-ce pas l'inverse ?*

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Belgocontrol facture à Eurocontrol différentes prestations. Pour certaines activités de Belgocontrol, le résultat est positif. Cela compense un peu les différents postes qui connaissent des pertes.*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je suis d'accord sur la réponse. Certaines augmentations tarifaires sont vraiment nécessaires. En même temps, Belgocontrol doit faire des propositions raisonnables pour mettre en interne de l'ordre dans ses affaires.*

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Le management actuel a déjà fait différentes propositions. Il demande à les appliquer mais a besoin d'un mandat à cet effet.*

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je peux comprendre que l'administrateur délégué, M. Tintin, ne peut négocier à ce sujet s'il ne dispose pas encore d'un mandat pour les prochaines années.*

Demande d'explications de M. Yoeri Vastersavendts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le trafic routier comme premier pollueur» (n° 5-3452)

M. Yoeri Vastersavendts (Open Vld). – *Deux tendances claires se dégagent du Milieurapport Vlaanderen (MIRA) publié au début de mars. D'une part, l'industrie de notre pays a réussi à réduire drastiquement la pollution. D'autre part, la pollution de l'air a augmenté de manière inquiétante à cause du transport.*

Avec la politique actuelle relative au transport, la situation ne peut qu'empirer. Une nouvelle approche est nécessaire.

C'est selon moi possible grâce à des mesures très simples pour lesquelles une impulsion a déjà été donnée. L'installation d'un filtre à suie est ainsi presque gratuite grâce aux subsides. Personne n'y a cependant recours car aucune sanction n'est prévue en cas de non-installation de ce filtre.

Le secrétaire d'État a-t-il l'intention de rendre plus stricte la

toekomst nog het bedrijf zal leiden. Sinds 2011 wijs ik mijn collega's in de regering op de noodzaak van die benoemingen. Ik kan alleen maar inspanningen vragen aan Brussel Nationaal en aan de regionale luchthavens als er ook binnen Belgocontrol inspanningen worden geleverd om de werking te verbeteren. De inspanningen van Belgocontrol kunnen er echter maar komen met een management dat een mandaat heeft voor de volgende zes jaar. Het kernkabinet van 17 mei 2013 heeft besloten aan een headhunter te vragen een selectieprocedure te starten voor het mandaat van managing director van Belgocontrol.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Het verbaast me te horen dat Eurocontrol aan Belgocontrol betaalt. Is dat niet andersom?*

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Voor verschillende prestaties factureert Belgocontrol aan Eurocontrol. Voor sommige activiteiten van Belgocontrol is het resultaat positief. Dat compenseert een beetje de verschillende verliesposten.*

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Ik ben het eens met het antwoord. Sommige tariefverhogingen zijn echt nodig. Tegelijkertijd moet Belgocontrol redelijke voorstellen doen om intern orde op zaken te stellen.*

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Het huidige management heeft al verschillende voorstellen gedaan. Het is vragende partij om die voorstellen uit te voeren, maar het heeft daarvoor een mandaat nodig.*

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Ik kan begrijpen dat de afgevaardigd bestuurder, de heer Tintin, daarover niet kan onderhandelen als hij nog geen mandaat heeft voor de volgende jaren.*

Vraag om uitleg van de heer Yoeri Vastersavendts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verkeer als eerste milieuvervuiler» (nr. 5-3452)

De heer Yoeri Vastersavendts (Open Vld). – *Bij de publicatie van het Milieurapport Vlaanderen (MIRA) begin maart werden twee duidelijke tendensen zichtbaar. Enerzijds slaagde de industrie in ons land erin de vervuiling drastisch te verminderen. Anderzijds steeg de luchtvervuiling voortkomend uit vervoer en transport onrustwekkend.*

Met het huidige verkeer- en transportbeleid kan de situatie zoals ze nu is enkel verslechteren. Een nieuwe en frisse kijk is noodzakelijk.

Dit kan mijns inziens door zeer simpele maatregelen, waarvoor al een aanzet gegeven is. Zo is de installatie van een roetfilter dankzij subsidies bijna gratis. Alleen maakt niemand er gebruik van, want er is geen sanctie als men de roetfilter niet installeert.

Is de staatssecretaris van plan de norm voor de uitstoot van

norme relative aux émissions de CO₂, de NO_x, d'hydrocarbures et de suie pour les voitures qui sont déjà en circulation ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Les vieux véhicules qui sont déjà en circulation relèvent de la compétence régionale.*

Pour les véhicules qui ont été homologués selon la législation européenne, il n'est pas possible, dans le cadre de l'harmonisation internationale, d'imposer des exigences nationales plus strictes.

La Commission européenne travaille également à des normes et des exigences encore mieux régulées pour les émissions d'échappement. Les prestations environnementales des nouvelles voitures s'améliorent constamment. Au cours de la dernière décennie, on a constaté une diminution constante des niveaux d'émissions des véhicules motorisés, principalement grâce à de meilleures technologies de motorisation et à des carburants plus propres.

En outre, le contrôle technique périodique permet de maintenir les émissions d'échappement à un niveau bas durant la durée de vie utile de la voiture. Les véhicules qui sont la cause d'une pollution importante sont bannis du trafic aussi longtemps qu'ils ne sont pas bien entretenus.

Lors du contrôle technique des véhicules motorisés, l'état du système d'échappement et des systèmes de lutte contre la pollution est vérifié et on contrôle si les émissions d'échappement ne dépassent pas une certaine limite. Le Parlement et le Conseil européens examinent actuellement un nouveau règlement relatif au contrôle technique périodique. Cette proposition devrait contribuer à une réduction supplémentaire des émissions du transport routier qui sont la conséquence du mauvais entretien des véhicules.

Une grande partie des émissions totales du transport routier est due à une minorité de véhicules. On estime que 5% de tous les véhicules sont responsables de 25% de l'ensemble des émissions polluantes. Les contrôles techniques périodiques réduiront les émissions moyennes des véhicules et contribueront à un meilleur environnement.

M. Yoeri Vastersavendts (Open Vld). – *Les vieux véhicules relèvent de la compétence des régions mais le contrôle technique et les normes d'émission sont une compétence fédérale. Le pouvoir fédéral pourrait exiger que les émissions de suie soient réduites pour certaines voitures. Il pourrait obliger les propriétaires de ces dernières à avoir recours aux subsides régionaux pour faire installer des filtres à suie par un garagiste agréé, en ne permettant plus à ces voitures de passer le contrôle technique.*

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'intervention pendant l'action de grève à Swissport» (n° 5-3583)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le 17 mai, le secrétaire d'État a annoncé qu'il prendrait, au nom du gouvernement et en coopération avec Brussels Airport, des mesures à l'encontre*

CO, NO_x, koolwaterstof en roet voor de wagens die momenteel al in het verkeer zijn, te verstrengen?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De oude voertuigen die al in het verkeer zijn, vallen onder gewestelijke bevoegdheid.*

Voor de voertuigen die volgens de Europese wetgeving goedgekeurd werden, is het in het kader van internationale harmonisering niet mogelijk nationaal strengere eisen op te leggen.

De Europese Commissie werkt evenwel aan steeds beter gereguleerde normen en eisen voor uitlaatemissies. De milieuprestaties van nieuwe wagens verbeteren voortdurend. In de loop van het afgelopen decennium was er een gestage vermindering van de emissieniveaus van motorvoertuigen, voornamelijk ten gevolge van betere motortechnologieën en schonere brandstoffen.

Daarnaast er de autokeuring, die er met periodieke controles voor zorgt dat de uitlaatemissies tijdens de nuttige levensduur van de wagen laag worden gehouden. Voertuigen die de oorzaak zijn van aanzienlijke vervuiling worden, zolang ze niet goed worden onderhouden, uit het verkeer gebannen.

Bij de technische controle van motorvoertuigen wordt de staat van het uitlaatsysteem en de emissiebestrijdingssystemen nagegaan en wordt gecontroleerd of uitlaatemissies een bepaalde grenswaarde niet overschrijden. Op het moment wordt in het Europees Parlement en de Raad over een nieuwe verordening betreffende de periodieke technische controle onderhandeld. Dit voorstel zou moeten bijdragen tot een extra vermindering van de emissies in het wegvervoer die het gevolg zijn van het slecht onderhoud van voertuigen.

Een groot deel van de totale emissies in het wegvervoer is afkomstig van een minderheid van de voertuigen. Geschat wordt dat 5% van alle voertuigen verantwoordelijk is voor 25% van alle verontreinigende emissies. Periodieke technische controles zullen de gemiddelde emissies van voertuigen verminderen en bijdragen tot een beter milieu.

De heer Yoeri Vastersavendts (Open Vld). – *De oudere voertuigen vallen onder de bevoegdheid van de gewesten, maar de technische keuring en de emissienormen zijn federale bevoegdheid. De federale overheid zou kunnen eisen dat de roetuitstoot voor bepaalde wagens moet verminderen. Ze zou de eigenaars van die wagens kunnen verplichten gebruik te maken van de gewestelijke subsidiëring om roetfilters door een erkend garagehouder te laten plaatsen, door die wagens niet meer door de technische controle te laten.*

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de tussenkomst bij de staking bij Swissport» (nr. 5-3583)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Op 17 mei kondigde de staatssecretaris aan dat hij namens de regering en in samenwerking met Brussels Airport maatregelen zou nemen*

des grévistes de Swissport. Il a parlé entre autres de la saisie du matériel utilisé dans le cadre de l'expédition des bagages et d'une interdiction d'accès du personnel gréviste aux pistes d'atterrissage et autres zones sécurisées. Quiconque bloquerait l'accès aux infrastructures aéroportuaires ou gênerait les opérations aéroportuaires se verrait infliger une astreinte.

Pour diverses raisons, cette intervention doit être qualifiée de pour le moins singulière. Les mesures annoncées ne peuvent être imposées que par un tribunal. J'ignore si le secrétaire d'État disposait d'une décision judiciaire ou s'il a proféré des menaces sans aucun fondement. Quoiqu'il en soit, il voulait mettre un maximum de pression sur les grévistes.

Par cette intervention, le secrétaire d'État s'est indéniablement rangé aux côtés d'une des parties dans ce conflit, à savoir l'employeur privé. Il s'est donc immiscé dans un conflit de droit privé dans lequel le gouvernement n'était pas impliqué.

Cette intervention faisait également suite à une condamnation antérieure de notre pays l'année dernière, d'où il ressort que les juges belges donnent trop vite raison aux employeurs dans ce type de conflits. Le Comité européen des droits sociaux, une instance qui fait autorité et qui contrôle, au nom du Conseil de l'Europe, le respect de la Charte sociale européenne, a indiqué explicitement que les juges ne pouvaient imposer des mesures qu'après s'être assurés qu'il était question de violence ou d'intimidation. Le gouvernement belge s'est engagé à faire connaître cette décision aux juges. Selon moi, l'intervention du secrétaire d'État lors du conflit Swissport va tout à fait à l'encontre de cet engagement.

Peut-être le secrétaire d'État se référera-t-il aux félicitations qu'il a reçues du commissaire européen au Transport pour son intervention. L'UE n'a toutefois pas la moindre compétence en matière de grèves bien qu'elle plaide en ce sens, inspirée par des considérations essentiellement néolibérales. Jusqu'à présent, la Belgique s'y est opposée, heureusement. Dans ce contexte, il était surprenant que la collègue du secrétaire d'État, la ministre de l'Emploi, exprime ouvertement, au parlement, de la compréhension pour les conditions de travail abominables des travailleurs de Swissport.

L'intervention du secrétaire d'État m'a étonné. C'est pourquoi je voudrais des explications.

Pourquoi a-t-il annoncé ces mesures répressives ? Sur la base de quels arguments ? De quelle manière et pourquoi s'est-il présenté comme partie intéressée à ce conflit dans lequel le gouvernement n'était pas impliqué officiellement ? Comment justifie-t-il cette intervention par laquelle il prend explicitement parti pour l'employeur, alors que le gouvernement s'est engagé à faire savoir aux juges que notre pays avait justement été condamné pour avoir favorisé, de manière excessive, les employeurs dans les conflits sociaux ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.
– Je suis intervenu après trois jours de grève, alors qu'un accord social pourtant conclu n'avait pas été appliqué. Mon but n'était pas de briser la grève, mais de faire fonctionner l'aéroport en donnant aux compagnies aériennes la

tegen de stakers bij Swissport. Hij sprak onder andere over de inbeslagname van het materiaal om bagage af te handelen en over een toegangsverbod voor het stakende personeel tot de landingsbanen en andere beveiligde zones. Iedereen die de toegang tot de luchthavenstructuur zou blokkeren of de luchthavenoperaties zou verhinderen, zou tot een dwangsom worden veroordeeld.

Deze tussenkomst is om verschillende redenen minstens merkwaardig te noemen. De aangekondigde maatregelen kunnen alleen door een rechtbank worden opgelegd. Het is mij niet duidelijk of de staatssecretaris over een rechterlijke uitspraak beschikte, dan wel dreigementen uitte zonder enige basis. In elk geval wou de staatssecretaris de druk op de stakende arbeiders zo hoog mogelijk leggen.

Door deze interventie schaarde de staatssecretaris zich onmiskenbaar aan de zijde van één van de partijen in dit conflict, namelijk de private werkgever. De staatssecretaris heeft zich dus gemengd in een privaatrechtelijk conflict waarin de regering geen betrokken partij was.

Deze interventie sloot ook aan bij een eerdere veroordeling van ons land vorig jaar, waarbij de Belgische rechters de werkgevers te snel gelijk geven in dergelijke conflicten. Het Europees Comité voor sociale rechten, een gezaghebbende instantie die op last van de Raad van Europa toeziet op de naleving van het Europees Sociaal Handvest, stelde expliciet dat rechters pas maatregelen mogen opleggen nadat ze zich ervan vergewist hebben dat er sprake is van geweld of intimidatie. De Belgische regering heeft er zich toe verbonden die uitspraak kenbaar te maken bij de rechters. De interventie van de staatssecretaris bij het conflict Swissport gaat volgens mij regelrecht in tegen dit engagement.

Misschien verwijst de staatssecretaris naar de felicitaties die hij voor zijn optreden kreeg van de Europese commissaris voor Transport. De EU heeft echter geen enkele bevoegdheid met betrekking tot stakingen, hoewel ze daar vanuit haar toch vaak overheersende neoliberale inspiratie zonder enige twijfel voor ijvert. België heeft zich hiertegen tot nog toe gelukkig verzet. In deze context was het opvallend dat de collega van de staatssecretaris, de minister van Werk, in het Parlement openlijk begrip vroeg voor de abominabele werkomstandigheden van de werknemers van Swissport.

De staatssecretaris heeft mij verbaasd met zijn tussenkomst. Daarom vraag ik enige uitleg.

Waarom heeft hij zulke repressieve maatregelen aangekondigd? Met welke argumentatie? Op welke wijze en waarom stelde hij zich op als formeel betrokken partij, terwijl het een conflict betrof waarbij de overheid officieel niet betrokken was? Hoe verantwoordt hij deze tussenkomst waarbij hij expliciet koos voor de werkgever, terwijl de regering zich ertoe verbonden heeft de rechters te melden dat ons land juist werd veroordeeld wegens een te groot favoritisme ten voordele van werkgevers in sociale conflicten?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.
– Mijn tussenkomst, na drie dagen staking en nadat een sociaal akkoord was bereikt, maar niet werd toegepast, had niet als doel de staking te breken, maar wel de luchthaven te laten functioneren door de luchtvaartmaatschappijen de

possibilité de se charger elles-mêmes de la manutention des bagages.

En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, j'ai annoncé des mesures fondées sur l'arrêté royal du 6 novembre 2010 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National. Selon cet arrêté, il faut notamment prévoir dans le cahier de charges ou dans les spécifications techniques des prestataires de services d'assistance en escale que ceux-ci doivent mettre le matériel au service des usagers et/ou du gestionnaire de l'aéroport lorsqu'ils ne sont pas eux-mêmes en mesure de prester les services d'assistance en escale conformes aux conditions du cahier de charges. Le matériel de Swissport devait donc être mis au service du gestionnaire de l'aéroport et des compagnies aériennes.

J'ai, par ailleurs, pris ces mesures en concertation avec l'exploitant de l'aéroport, The Brussels Airport Company, qui a le droit de refuser au personnel en grève d'accéder aux zones protégées. Brussels Airlines disposait à cet effet d'un jugement en référé.

Je ne suis pas directement intervenu dans le conflit opposant Swissport aux membres de son personnel. Comme ma collègue de l'Emploi, je comprenais leur insatisfaction concernant leurs conditions de travail.

J'ai pris mes responsabilités pour limiter autant que possible les conséquences particulièrement fâcheuses de cette grève pour les passagers, les compagnies aériennes, le gestionnaire de l'aéroport et, plus largement, pour l'image de notre pays.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le secrétaire d'État m'a communiqué des informations que j'ignorais. Je n'avais pas connaissance de l'arrêté royal du 6 novembre 2010.*

J'étais toutefois au courant que Brussels Airlines disposait d'un jugement en référé. Le secrétaire d'État n'a rien fait d'illégal mais j'estime qu'il aurait dû communiquer de manière plus judicieuse. Il en va de même pour l'exploitant de l'aéroport, qui pouvait invoquer les conditions de la licence octroyée à Swissport, comme pour Brussels Airlines, qui disposait d'un jugement en référé.

J'ai l'impression – et je ne suis probablement pas le seul – que le secrétaire d'État est intervenu directement dans ce conflit. S'il est logique que le secrétaire d'État se préoccupe du bon fonctionnement de l'aéroport, le secteur aérien est cependant déjà privilégié ; l'État gâte nos aéroports et nos compagnies aériennes en les taxant peu. Le fait que leur personnel ne soit pas toujours bien traité me pose donc problème.

(La séance est levée à 16 h 10.)

mogelijkheid te geven zelf de bagageafhandeling te doen.

Als staatssecretaris voor Mobiliteit heb ik maatregelen aangekondigd die gebaseerd waren op het koninklijk besluit van 6 november 2010 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal. Dat besluit bepaalt onder meer dat in de taakomschrijving of technische specificaties van de geselecteerde grondafhandelaren moet worden gewaarborgd dat de grondafhandelaren het materieel ten dienste stellen van de gebruikers en/of de luchthavenbeheerder wanneer ze zelf niet in staat zijn de overeengekomen grondafhandelingsdiensten te leveren volgens de voorwaarden vastgelegd in de taakomschrijving. Het materiaal van Swissport moest dus ten dienste gesteld worden van de luchthavenbeheerder en de luchtvaartmaatschappijen.

Ik heb overigens die maatregelen genomen in overleg met de luchthavenuitbater, The Brussels Airport Company, die het recht heeft de toegang tot de beveiligde zones te ontzeggen aan stakend personeel. Brussels Airlines beschikte daarvoor over een vonnis in kort geding.

Als staatssecretaris voor Mobiliteit ben ik niet rechtstreeks tussengekomen in het conflict tussen Swissport en haar werknemers. Net als mijn collega, de minister van Werk, had ik begrip voor de werkomstandigheden van de werknemers van Swissport.

Ik heb mijn verantwoordelijkheid genomen om de bijzonder schadelijke gevolgen van deze staking voor de passagiers, de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavenbeheerder en in ruimere zin voor het imago van ons land zoveel mogelijk te beperken.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De staatssecretaris heeft me bijkomende informatie gegeven die ik niet kende. Het koninklijk besluit van 6 november 2010 was mij onbekend.

Dat Brussels Airlines over een vonnis in kortgeding beschikte, was me wel bekend. De staatssecretaris zal niets onwettigs hebben gedaan, maar hij had de communicatie volgens mij verstandiger kunnen aanpakken. Dat geldt ook voor de luchthavenuitbater, die zich kon beroepen op de vergunningsvoorwaarden aan Swissport, als voor Brussels Airlines, dat over een vonnis in kort geding beschikte.

Nu heb ik de indruk – en ik ben waarschijnlijk niet de enige – dat de staatssecretaris zich rechtstreeks in het conflict heeft gemoeid. De werking van de luchthaven moet natuurlijk een bezorgdheid van de staatssecretaris zijn. De luchtvaartsector is echter al een bevoorrechte sector; onze luchthavens en luchtvaartmaatschappijen worden door de overheid verwend en krijgen weinig taksen opgelegd. Ik vind het dan ook problematisch dat ze niet altijd correct met hun personeel omgaan.

(De vergadering wordt gesloten om 16.10 uur.)