
**Belgische Senaat
en Kamer van
volksvertegenwoordigers**

ZITTING 2009-2010

1 MAART 2010

**De prioriteiten van het Belgische
voorzitterschap van de Europese Unie**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN (S),
DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (K)
EN HET FEDERAAL ADVIESCOMITÉ
VOOR DE EUROPESE
AANGELEGENHEDEN (S & K)
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **BEKE** (S) EN MEVROUW **MATZ** (S)
EN DE HEREN **BELLOT** (K) EN **DE CROO** (K)

Zie:

Stukken van de Senaat:

4-1606 - 2009/2010:

Nrs. 1 tot 10: Verslagen.

Stukken van de Kamer van volksvertegenwoordigers:

52-2378 - 2009/2010:

Nrs. 1 tot 10: Verslagen.

**Sénat et Chambre
des représentants
de Belgique**

SESSION DE 2009-2010

1^{er} MARS 2010

**Les priorités de la présidence belge
de l'Union européenne**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES AFFAIRES
ÉCONOMIQUES (S), DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE,
DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES (CH)
ET DU COMITÉ D'AVIS FÉDÉRAL
CHARGÉ DES QUESTIONS
EUROPÉENNES (S & CH)
PAR
M. **BEKE** (S) ET MME **MATZ** (S)
ET MM. **BELLOT** (CH) ET **DE CROO** (CH)

Voir:

Documents du Sénat:

4-1606 - 2009/2010:

N^{os} 1 à 10: Rapports.

Documents de la Chambre des représentants:

52-2378 - 2009/2010:

N^{os} 1 à 10: Rapports.

Samenstelling van de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden (S) /
Composition de la commission des Finances et des Affaires économiques (S) :

Voorzitter / Président : Wouter Beke.

SENAAT / SÉNAT

	Leden / Membres :	Plaatsvervangers / Suppléants :
CD&V	Wouter Beke, Elke Tindemans, Hugo Vandenberghe, Tony Van Parys.	Dirk Claes, Sabine de Bethune, Nahima Lanjri, Els Schelfhout, Pol Van Den Driessche.
MR	Berni Collas, Marie-Hélène Crombé-Berton, Richard Fournaux.	Alain Courtois, Philippe Fontaine, Caroline Persoons, Dominique Tilmans.
Open Vld	Roland Duchatelet, Paul Wille.	Jean-Jacques De Gucht, Martine Taelman, Patrik Vankrunkelven.
Vlaams Belang	Anke Van dermeersch, Freddy Van Gaever.	Yves Buysse, Jurgen Ceder, Nele Jansegers.
PS	Caroline Désir, Christiane Vienne.	Philippe Mahoux, Franco Seminara, Olga Zrihen.
sp.a	John Crombez, Johan Vande Lanotte.	Guy Swennen, Marleen Temmerman, Myriam Vanlerberghe.
cdH	Dimitri Fourny.	Francis Delpérée, Vanessa Matz.
Écolo	José Daras.	Marcel Cheron, Cécile Thibaut.

Samenstelling van de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven (K) /
Composition de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques (Ch) :

Voorzitter / Président : François Bellot.

KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS / CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

	Vaste leden / Membres :	Plaatsvervangers / Suppléants :
CD&V	Jenne De Potter, Roel Deseyn, Jef Van den Bergh.	Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten.
MR	François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq.	Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant.
PS	Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle.	Philippe Blanchart, Camille Dieu, Karine Lalieux.
Open Vld	Ine Somers, Ludo Van Campenhout.	Herman De Croo, Sofie Staelrave, Luk Van Biesen.
Vlaams Belang	Jan Mortelmans, Bruno Stevenhuydens.	Annick Ponthier, Bruno Valkeniers, Francis Van den Eynde.
sp.a	David Geerts, Cathy Plasman.	Hans Bonte, Jan Peeters, Magda Raemackers.
Écolo-Groen !	Ronny Balcaen.	Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke.
cdH	David Lavaux.	Josy Arens, Marie-Martine Schyns.
N-VA	Patrick De Grootte.	Els De Rammelaere, Ben Weyts.

Samenstelling van het Federaal adviescomité voor de Europese Aangelegenheden /
Composition du Comité d'avis fédéral chargé des questions européennes :

Voorzitters / Présidents : Vanessa Matz (S) en/et Herman De Croo (K/Ch).

SENAAT / SÉNAT

	Vaste leden / Membres :	Plaatsvervangers / Suppléants :
CD&V	Elke Tindemans, Els Van Hoof.	Sabine de Bethune, Cindy Franssen.
MR	Alain Courtois, Caroline Persoons.	Alain Destexhe, Philippe Monfils.
Open Vld	Martine Taelman.	Paul Wille.
Vlaams Belang	Karim Van Overmeire.	Anke Van dermeersch.
PS	Philippe Mahoux.	Olga Zrihen.
sp.a	Marleen Temmerman.	Guy Swennen.
cdH	Vanessa Matz.	Jean-Paul Procureur.
Écolo-Groen !	Benoit Hellings.	José Daras.

KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS / CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

	Vaste leden / Membres :	Plaatsvervangers / Suppléants :
CD&V	Roel Deseyn, Stefaan Vercamer.	Nathalie Muylle, Katrien Partyka, Mark Verhaegen.
MR	François-Xavier de Donnea, Daniel Ducarme.	François Bellot, Jean-Jacques Flahaux, Olivier Maingain.
PS	Marie Arena, Camille Dieu.	Jean Cornil, André Flahaut, Patrick Moriau.
Open Vld	Herman De Croo.	Hilde Vautmans, Geert Versnick.
Vlaams Belang	Peter Logghe.	Alexandra Colen, Rita De Bont.
sp.a	Bruno Tuybens.	Christine Van Broeckhoven, Dirk Van der Maelen.
Écolo-Groen !	Juliette Boulet.	Wouter De Vriendt, Thérèse Snoy et d'Oppuers.

Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative :

cdH
Brigitte Wiaux.

EUROPEES PARLEMENT / PARLEMENT EUROPÉEN

	Vaste leden / Membres :	Plaatsvervangers / Suppléants :
CD&V	Ivo Belet, Jean-Luc Dehaene.	Marianne Thyssen.
Écolo-Groen !	Isabelle Durant, Bart Staes.	Philippe Lamberts.
Open Vld	Dirk Sterckx.	Annemie Neyts-Uyttebroeck, Guy Verhofstadt.
PS	N.	N. N.
Vlaams Belang	Philip Claeys.	Frank Vanhecke.
MR	Louis Michel.	Frédérique Ries.
sp.a	Kathleen Van Brempt.	Saïd El Khadraoui.
cdH	Anne Delvaux.	Mathieu Grosch.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER ETIENNE SCHOUPPE, STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT

Prioriteiten voor Mobiliteit en Vervoer tijdens het Belgische voorzitterschap

Duurzaam beleid, innovatie en veiligheid in het vervoer zijn de sleutelwoorden in het Trioprogramma van Spanje, België en Hongarije.

In het Belgische programma inzake vervoer en mobiliteit staan duurzaamheid van het vervoer en veiligheid en beveiliging van de verschillende transportmodi ook centraal. Innovatie is hierbij het belangrijkste instrument en wordt dan ook ten volle ondersteund.

Dit Belgische programma is nog voorlopig en werd opgesteld in overleg met de gewesten. In de loop van de volgende maanden zal het programma haar definitieve vorm krijgen. Zeer bepalend hierbij zullen natuurlijk de te verwachten nieuwe voorstellen zijn van de nieuw aangetreden Commissie en de bereikte resultaten van de lopende en nieuwe dossiers onder het Spaans voorzitterschap.

Duurzame toekomst voor het vervoer

De vergroening van de transportsector is vandaag een belangrijk thema. Men staat voor belangrijke uitdagingen zoals de verdere vermindering van de uitstoot van schadelijke emissies, plaatselijke verontreiniging en geluidshinder. Duurzaamheid staat centraal in het Belgische voorzittersprogramma. Duurzame transportmodi moeten nog meer gepromoot worden.

De Europese Commissie wil in de loop van 2010 haar nieuw Witboek Vervoer 2010-2020 voorstellen. België zal vooral aandacht besteden aan de hierin opgenomen beleidsvisie en acties ten gunste van de fietser, de voetganger en het duurzaam transport in het algemeen.

Duurzaamheid moet een centrale plaats krijgen in het beleid inzake transeuropese netwerken in de transportsector. België is van oordeel dat een fundamentele herziening van dit beleid noodzakelijk is om tot een geïntegreerd Europees vervoernetwerk te komen waarbij alle transportmodi in co-modaliteit een plaats toebedeeld krijgen en waarbij intermodale knooppunten van fundamenteel belang zijn. Dit natuurlijk met respect voor de reeds aangegeven engagementen.

De internalisatie van externe kosten is een onmiskenbaar element voor een duurzame beheersing van de vraag naar mobiliteit. België is bereid de inspanningen verder te zetten om een akkoord te bereiken over de opname in de te herziene Eurovignetrichtlijn van een aantal gemeenschappelijke regels die de lidstaten

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. ÉTIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ

Priorités de la présidence belge en matière de mobilité et de transports

Politique durable, innovation et sécurité des transports sont les grands axes du programme commun de l'Espagne, de la Belgique et de la Hongrie.

La durabilité des transports ainsi que la sécurité et la sécurisation des différents moyens de transport occupent aussi une place centrale dans le programme belge en matière de transports et de mobilité. L'innovation est l'instrument le plus important dans ce contexte; elle est donc pleinement soutenue.

Ce programme belge, défini en concertation avec les Régions, est encore provisoire. Il prendra sa forme définitive au cours des prochains mois. Son contenu sera largement déterminé par les nouvelles propositions à venir de la Commission européenne récemment installée, ainsi que par les résultats obtenus dans les dossiers en cours et futurs sous la présidence espagnole.

Un avenir durable pour les transports

L'écologisation du secteur des transports est un sujet important de nos jours. Nous devons relever de grands défis, comme celui de réduire encore les émissions nocives, la pollution locale et les nuisances sonores. La durabilité est le maître mot du programme de la présidence belge de l'Union européenne. Dans ce cadre, il convient de promouvoir encore davantage les modes de transport durables.

La Commission européenne a l'intention de présenter en 2010 son nouveau Livre blanc — Transports 2010-2020. La Belgique s'intéressera principalement à la vision politique qui y sera définie et aux actions en faveur des cyclistes, des piétons et du transport durable en général.

La durabilité doit également être une priorité de la politique en matière de réseaux transeuropéens dans le secteur des transports. La Belgique estime qu'il est nécessaire de revoir cette politique en profondeur en vue d'aboutir à un réseau de transport européen intégré qui s'ouvre à tous les modes de transport dans un système de co-modalité et qui attache une grande importance aux nœuds intermodaux, en respectant évidemment les engagements pris précédemment.

L'internalisation des coûts externes est un élément incontournable dans le cadre d'une gestion durable de la demande de mobilité. La Belgique est disposée à poursuivre ses efforts en vue de parvenir à un accord sur l'intégration, dans la directive Eurovignette soumise à révision, d'une série de règles communautaires

toelaten bepaalde door het wegvervoer veroorzaakte externe kosten door te rekenen aan gebruikte voertuigen. Met als uiteindelijk doel een wegvervoeroverschrijdende benadering.

In oktober 2009 heeft de Europese Commissie het Actieplan Stedelijke Mobiliteit voorgesteld. In uitvoering van dit Actieplan wil België de nadruk leggen op de meest duurzame modi zoals fietsen en wandelen. Daarbij moet bijzondere aandacht besteed worden aan een vlotte en veilige doorstroming van de zachte modi en het openbaar vervoer.

In dit kader zal de rol van de binnenvaart in de stadsdistributie ook bevorderd worden.

Met het oog op het bevorderen van een duurzame mobiliteit wil België het aanwenden van andere transportmodi dan het wegvervoer beleidsmatig versterken en mogelijke barrières wegnemen. Dit geldt in het bijzonder voor het maritiem vervoer en meer specifiek de korte vaart waar nog een zeer grote vervoerscapaciteit beschikbaar is. Op 15 en 16 september 2010 wordt een Informele Raad rond dit thema georganiseerd.

Veiligheid en beveiliging van de verschillende transportmodi

De Europese Commissie beschouwt een veilig en beveiligd kwaliteitsvervoer als één van de doelstellingen om een duurzaam vervoersysteem te realiseren.

De Europese Commissie werkt aan een vierde Actieplan Verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020. België wil in samenspraak met de Europese Commissie concreet ingaan op de problematiek. In oktober 2010 worden opnieuw de «Europese dagen van de verkeersveiligheid» georganiseerd.

Tijdens het Belgische voorzitterschap zullen de nodige voorschriften uitgewerkt worden inzake de verdere uitvoering van de nieuwe verordening luchtvaartbeveiliging, die in april 2010 van kracht zal worden.

De nadruk zal liggen op het ontwikkelen van een technische samenwerking op het niveau van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart met de regio's en de ICAO (*International Civil Aviation Organisation*). Hierbij aansluitend zal aandacht besteed worden aan mogelijke partnerschappen met Afrikaanse landen.

Innovatie

Nieuwe technologieën kunnen helpen bij de vergroening van de transportsector. De promotie en

permettant aux États membres de répercuter sur les véhicules utilisés certains frais externes occasionnés par le transport routier. Le but ultime est d'adopter une approche qui ne se limite pas au transport routier.

La Commission européenne a présenté le Plan d'action pour la mobilité urbaine au mois d'octobre 2009. En exécution de ce plan d'action, la Belgique veut mettre l'accent sur les modes de déplacement les plus durables, comme le vélo et la marche. À cet égard, il faut prêter une attention particulière à la fluidité et à la sécurité des modes de déplacement doux et des transports en commun.

Dans ce cadre, il s'agira également de promouvoir le rôle de la navigation intérieure dans la distribution urbaine.

En vue de promouvoir la mobilité durable, la Belgique entend prendre des initiatives politiques visant à encourager l'utilisation d'autres moyens de transport que le transport routier et à lever les obstacles éventuels. Cela concerne en particulier le transport maritime, et plus précisément la navigation à courte distance, qui offre encore une très grande capacité de transport. Un Conseil informel sera organisé sur ce thème les 15 et 16 septembre 2010.

La sécurité et la sécurisation des différents modes de transport

Aux yeux de la Commission européenne, assurer un transport de qualité sûr et sécurisé fait partie des objectifs à atteindre pour mettre en place un système de transport durable.

La Commission européenne prépare un quatrième Plan d'action pour la sécurité routière pour la période 2011-2020. En accord avec la Commission, la Belgique souhaite se pencher concrètement sur cette problématique. En octobre 2010 aura lieu une nouvelle édition des «Journées européennes de la sécurité routière».

Au cours de la présidence belge, l'on élaborera les règles nécessaires en vue de poursuivre la mise en œuvre du nouveau règlement relatif à la sûreté de l'aviation civile, qui entrera en vigueur en avril 2010.

L'accent sera mis sur le développement d'une collaboration technique en matière de sécurité et de sécurisation du transport aérien en concertation avec les Régions et l'OIAC (*Organisation internationale de l'aviation civile*). Parallèlement à cela, l'on s'intéressera à la recherche de partenariats éventuels avec des pays africains.

Innovation

Les nouvelles technologies peuvent contribuer à l'écologisation du secteur des transports. Une des

ondersteuning van nieuwe technologieën is dan ook een prioriteit.

België zal de problematiek rond de realisatie en de toepassing van de Europese satelliet- en navigatieprogramma's (EGNOS — GALILEO) verder opvolgen.

De kaderrichtlijn ter ondersteuning en opvolging van het Actieplan ITS (*Intelligent Transport Systems*) wordt waarschijnlijk in de eerste helft van 2010 gestemd. België zal tijdens haar voorzitterschap alle verdere ontwikkelingen hierover van nabij volgen en de uitvoering van het Actieplan samen met de Commissie opvolgen.

Evenementen van het Belgische voorzitterschap inzake vervoer en mobiliteit

Om deze doelstellingen samen met onze partners en de lidstaten van de Europese Unie tot een goed einde te brengen organiseert België een reeks formele en informele evenementen.

Er worden twee formele Transportraden georganiseerd. Een eerste gaat door in Luxemburg op 15 oktober 2010. Een tweede wordt georganiseerd in Brussel op 1 december 2010.

Tijdens een Informele Transportraad te Antwerpen op 15 en 16 september 2010 komen de mogelijkheden van de korte vaart op een open en gestructureerde wijze aan bod in samenspraak met de verschillende betrokken partijen.

Stand van Zaken betreffende de omzetting van de Europese richtlijnen in Belgisch recht

Zeker ook in het licht van het naderende Belgische voorzitterschap, wordt er vandaag bijzondere aandacht besteed aan een tijdige omzetting van de Europese richtlijnen. De FOD Mobiliteit en Vervoer volgt nauwgezet de Europese scoreborden voor omzetting op. Daarnaast wordt ook het Actieplan van de FOD Buitenlandse Zaken tot opvolging van de ingebrekestelling uitgevoerd.

Voor het scorebord van mei 2010 volgt de FOD Mobiliteit en Vervoer vier richtlijnen op en voor het scorebord van november 2010 vijf.

Drie richtlijnen van deze twee scoreborden zijn al omgezet voor de limietdatum.

Slechts één richtlijn, namelijk richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen, kent een omzettingsachterstand. Deze richtlijn is intussen gedeeltelijk omgezet bij Wet van 26 januari 2010 en de uitvoeringsbesluiten volgen.

priorités consiste dès lors à promouvoir et à soutenir ces nouvelles technologies.

La Belgique continuera à suivre l'évolution de la réalisation et de l'application des programmes européens de satellites et de navigation (EGNOS — GALILEO).

La directive-cadre visant à soutenir et à suivre l'évolution du Plan d'action sur les STI (systèmes de transport intelligents) sera probablement votée au cours du premier semestre 2010. Durant sa présidence, la Belgique suivra de près toutes les nouvelles avancées en la matière, ainsi que la mise en œuvre du Plan d'action en collaboration avec la Commission.

Événements sur le thème des transports et de la mobilité pendant la présidence belge

Afin de réaliser les objectifs précités avec nos partenaires et les États membres de l'Union européenne, la Belgique organisera une série d'événements formels et informels.

Deux Conseils formels sur les transports seront organisés, le premier à Luxembourg le 15 octobre 2010 et le second à Bruxelles le 1^{er} décembre 2010.

Les possibilités offertes par la navigation à courte distance seront abordées de manière à la fois ouverte et structurée, en concertation avec les différentes parties concernées, au cours d'un Conseil informel sur les transports qui se tiendra à Anvers les 15 et 16 septembre 2010.

État d'avancement de la transposition des directives européennes en droit belge

L'objectif de transposer les directives européennes dans les délais fait l'objet d'une attention particulière en ce moment, surtout en prévision de la présidence belge. Le SPF Mobilité et Transports suit de près les tableaux de bord européens en matière de transposition. Le SPF Affaires étrangères mène aussi un plan d'action visant à suivre les mises en demeure à cet égard.

Le SPF Mobilité et Transports suit quatre directives pour le tableau de bord de mai 2010 et cinq pour tableau de bord de novembre 2010.

Trois directives prévues dans ces deux tableaux de bord ont déjà été transposées avant la date limite.

La directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, est la seule à accuser un retard de transposition. Néanmoins, elle a déjà été transposée en partie par la loi du 26 janvier 2010, dont les arrêtés d'exécution sont attendus prochainement.

De andere vijf richtlijnen zullen tijdig omgezet worden.

Een overzicht met de betrokken richtlijnen en hun stand-van-zaken inzake de omzetting gaat als bijlage bij dit verslag.

II. BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jef Van den Bergh, volksvertegenwoordiger, vertrekt vanuit de vaststelling dat er geen grenzen zijn wat verkeer en transport betreft. Er is dus een doorgedreven Europese aanpak vereist, zeker voor België. Illustratief hierbij is het gegeven dat 40 % van het vrachtverkeer in België internationaal gericht is.

In 2010 komt er een einde aan het Witboek inzake verkeersveiligheid en het derde actieplan hierover. Er zijn dus nieuwe doelstellingen en beleidsvisies nodig voor de periode tot 2020.

Daar waar de doelstelling in 2010 was om het aantal verkeersslachtoffers met 50 % te verminderen, zijn er nu voorstellen om in 2020 te komen tot een reductie met 40 % van de verkeersdoden, 40 % van de zwaargewonden in het verkeer en 60 % van de kinderdoden. Kan de Belgische regering deze voorstellen ondersteunen tijdens het voorzitterschap?

Een tweede vraag betreft de aanneming van een richtlijn inzake « *Cross Border Enforcement* ». België speelt hierin een voortrekkersrol. Men kan zich baseren op het Verdrag van Prüm (jammer genoeg niet geldig in de hele Europese Unie) en het ter zake exemplarische bilateraal verdrag tussen België en Frankrijk. Het Europees Parlement deed in 2008 een voorstel om deze handhaving in eerste instantie te organiseren rond vier centrale thema's: overdreven snelheid, gordeldracht, alcoholmisbruik en het negeren van het rode licht. Wat is het standpunt van de Belgische regering hierover?

Er is al langer sprake van een zekere harmonisering van de verkeersregels in Europa. Dit wil niet zeggen dat er een Europese wegcode moet komen. Maar op bepaalde vlakken kan dit nuttig zijn. Hierbij dient de Conventie van Wenen als uitgangspunt gebruikt te worden.

Wat voertuigtechnologie betreft en een doorgedreven vergroening van wagens en dergelijke, moet men ook durven stil staan bij de vergroening van de verkeersveiligheid op zich. Zo zijn er nu reeds richtlijnen over ESP, daglichtrijden enz., richtlijnen

Les cinq autres directives seront transposées dans les délais.

Un aperçu des directives concernées et de l'état d'avancement de leur transposition est annexé au présent rapport.

II. DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Jef Van den Bergh, député, part du constat de l'absence de frontières en ce qui concerne la circulation et les transports. Une approche européenne approfondie est dès lors requise, *a fortiori* pour la Belgique. Le fait que 40 % du transport de fret en Belgique a une destination internationale est éloquent à cet égard.

Le Livre blanc sur la sécurité routière et le troisième plan d'action en la matière arrivent à leur terme en 2010. Il est donc nécessaire de prévoir de nouveaux objectifs et de nouvelles visions politiques pour la période 2010-2020.

Alors que l'objectif pour 2010 était de réduire de 50 % le nombre de victimes d'accidents de la route, de nouvelles propositions visent à réduire, d'ici à 2020, le nombre de tués sur les routes de 40 %, le nombre de blessés graves de 40 % et le nombre d'enfants tués de 60 %. Le gouvernement belge peut-il soutenir ces propositions au cours de la présidence?

Une deuxième question concerne l'adoption d'une directive en matière d'application transfrontalière de sanctions, domaine dans lequel la Belgique joue un rôle de pionnier. On peut se baser sur le Traité de Prüm (qui n'est malheureusement pas valable dans l'ensemble de l'Union européenne) et sur le traité bilatéral entre la Belgique et la France, exemplaire en la matière. Le Parlement européen a fait, en 2008, une proposition visant à organiser cette politique de sanction en premier lieu autour de quatre thèmes centraux: l'excès de vitesse, le port de la ceinture, l'abus d'alcool et le non-respect du feu rouge. Quel est le point de vue du gouvernement belge à ce sujet?

Il est question depuis longtemps déjà d'une certaine harmonisation des règles de circulation en Europe, ce qui ne veut pas dire qu'il faudra élaborer un code de la route européen. Pourtant, cela pourrait être utile dans certains domaines. À cet égard, il convient de se baser sur la Convention de Vienne.

En ce qui concerne la technologie des véhicules et l'écologisation poussée des voitures, etc., il faut aussi oser s'attarder sur la question d'une sécurité routière « plus verte » en soi. Par exemple, il existe d'ores et déjà, en ce qui concernent l'ESP, la conduite de jour avec

die eerstdaags van kracht worden. Zijn hier nieuwe initiatieven mogelijk ?

Een groeiende groep van voertuigen die betrokken zijn bij ongevallen, betreft de bestelwagens. Moet men niet ernstig nadenken over de uitbreiding van de toepassing van de regels inzake vrachtverkeer op deze categorie van voertuigen ?

Wat de rij- en rusttijden betreft, is het duidelijk dat de regelgeving zeker efficiënt is, maar hier en daar aangepast en verbeterd kan worden. Wat moet een chauffeur bijvoorbeeld doen die op 50km van aankomst tot de vaststelling komt dat zijn rijtijd afgelopen is, en hij dus noodgedwongen een dag langer onderweg is ?

België heeft op een aantal terreinen een voortrekkersrol te vervullen. Als voorbeeld kan worden verwezen naar de wetgeving inzake alcohol-locks die in Kamer en Senaat is aangenomen. Verdient dit geen Europese navolging ?

De heer Ronny Balcaen, volksvertegenwoordiger, begrijpt dat de voorgestelde lijst van prioriteiten slechts voorlopig en bijgevolg weinig concreet is. Toch kunnen volgende vragen misschien wat meer toegelicht worden.

Er is geregeld sprake van het raadplegen van het middenveld bij het bepalen van de Europese agenda in 2010. Is dit ook in deze sector het geval ?

De beperking van broeikasgassen in de transportsector is een belangrijke prioriteit. Hoe gaat België dit aanpakken ?

Er wordt veel melding gemaakt van het transport per spoor als alternatief voor het wegvervoer. Is deze sector leefbaar en rendabel? Kan een liberalisering hier positief of negatief werken? Zijn er eventueel subsidies mogelijk ?

Ten slotte is er nog de vraag wat de grote uitdagingen zijn die moeten worden aangepakt in het nieuwe Witboek inzake transport en verkeersveiligheid.

De heer David Lavaux, volksvertegenwoordiger, benadrukt dat de transportsector baat heeft bij een doorgedreven Europese regulering. In die context kan men zich echter vele vragen stellen :

— is men reeds bezig met het voorbereiden van een mogelijke actualisering van de richtlijn inzake het Eurovignet,

— kan men een parallel trekken tussen de vooropgestelde internalisering van de externe kosten van het wegtransport, en een gelijkaardige oefening in het luchttransport,

les phares allumés, etc., des directives qui entreront en vigueur prochainement. De nouvelles initiatives sont-elles possibles ?

Les camionnettes sont de plus en plus souvent impliquées dans des accidents. Ne devrait-on pas réfléchir sérieusement à étendre l'application des règles en matière de transport de fret à cette catégorie de véhicules ?

En ce qui concerne les temps de conduite et de repos, la réglementation est certainement efficace, même si certains points pourraient être adaptés et améliorés. Par exemple, que doit faire un chauffeur qui constate à 50km de sa destination que son temps de conduite est écoulé et qui, par conséquent, est contraint de rester un jour de plus sur la route ?

La Belgique doit jouer un rôle de pionnier dans plusieurs domaines. À titre d'exemple, on peut renvoyer à la législation en matière d'alcolocks qui a été adoptée à la Chambre et au Sénat. Cet exemple ne mérite-t-il pas d'être suivi au niveau européen ?

M. Ronny Balcaen, député, comprend que la liste de priorités proposée n'est que provisoire et, en conséquence, peu concrète. Toutefois, les questions suivantes pourraient peut-être faire l'objet d'un complément d'explication.

Il est régulièrement question de consulter la société civile pour fixer l'agenda européen en 2010. Est-ce également le cas dans ce secteur ?

La limitation des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports est une priorité importante. Comment la Belgique va-t-elle s'y atteler ?

L'on évoque souvent le transport ferroviaire comme alternative au transport routier. Ce secteur est-il viable et rentable? Une libéralisation aura-t-elle un effet positif ou négatif dans ce secteur? D'éventuels subsides sont-ils envisageables ?

Enfin, il reste encore à savoir quels sont les grands défis auxquels il faut s'attaquer dans le nouveau Livre blanc concernant les transports et la sécurité routière.

M. David Lavaux, député, insiste sur le fait qu'une régulation européenne poussée sera bénéfique pour le secteur des transports. Dans ce contexte, l'on peut toutefois se poser de nombreuses questions :

— a-t-on déjà commencé à préparer une éventuelle actualisation de la directive relative à l'eurovignette ?

— peut-on établir un parallèle entre l'internalisation préconisée des coûts externes du transport routier et un exercice similaire dans les transports aériens ?

— wat moet men in dat opzicht doen met de geluidsnormen en veiligheidsvoorschriften op de luchthavens,

— kan men niet beter, vooraleer een nieuw witboek op de verkeersveiligheid aan te nemen, een grondige evaluatie maken van de resultaten van het huidige actieplan,

— zal het Belgisch voorzitterschap vooruitgang boeken in het dossier rond een richtlijn inzake de technische controle van voertuigen,

— als gevolg van het ongeluk in Buizingen, kan men zich afvragen of het debat rond de veiligheid van het spoor op Europees niveau niet opnieuw moet worden aangezwengeld,

— ten slotte zijn er nog een groot aantal verzuchtingen van de transportsector die zeker aandacht verdienen: de harmonisatie van rijverzekeringen, het rijverbod in bepaalde regio's, de al dan niet gewenste versoepeling van de rusttijdregeling of de maximale lengte van vrachtwagens.

De heer Philippe Fontaine, Senator, wil zich concentreren op de verkeersveiligheid. Moet men niet meer inspanningen doen om de verkeersregels in de Europese Unie op elkaar af te stemmen? Thans is de eenvormigheid zoek. De verscheidenheid in signalisatie is hier een goed voorbeeld van. Daarenboven zijn de nationale regels vaak compleet onbekend voor buitenlandse gebruikers van de wegen.

De heer Roel Deseyn, volksvertegenwoordiger, wil meer inlichtingen inzake het beleid aangaande de luchtvaart. Deze is onderhevig aan internationale regels en wereldstandaarden. Hoe kan Europa zich hierin doen gelden? Verder is er de discussie rond een Europees model voor heffingen en bijdragen. Zal dit niet leiden tot het uitdoven van een aantal (regionale) luchthavens? Er zijn een aantal financiële mechanismen ontwikkeld die de consument in het kader van de duurzaamheidspolitiek, kunnen aanzetten hun consumptiegedrag te wijzigen. Een voorbeeld is de vliegtuigtaks. Die is eerder van marginale omvang en dus niet marktverstoring *an sich*, maar zou wel kunnen leiden tot een verstoring van de concurrentie tussen de verschillende luchthavens.

Feit is wel dat 86 % van het luchtverkeer in Europa zich ook exclusief afspeelt in het luchtruim van de Europese Unie. Een Europese aanpak is dan ook ten eerste aan te raden.

Mevrouw Ine Somers, volksvertegenwoordiger, stelt zich de vraag of een herziening van het Eurovignet nodig is en of men wel moet overgaan tot het standaardiseren van de manier van doorrekenen van externe kosten. Doet men dan geen afbreuk aan de

— que doit-on faire, à cet égard, dans le domaine des normes sonores et des règles de sécurité dans les aéroports?

— avant d'adopter un nouveau livre blanc sur la sécurité routière, n'est-il pas préférable de procéder à une évaluation approfondie des résultats du plan d'action actuel?

— la présidence belge réalisera-t-elle des avancées dans le dossier de l'élaboration d'une directive concernant le contrôle technique des véhicules?

— à la suite de l'accident de Buizingen, on peut se demander s'il ne faudrait pas donner une nouvelle impulsion au débat sur la sécurité ferroviaire au niveau européen;

— enfin, épinglons encore de nombreuses attentes du secteur des transports qui méritent certainement que l'on s'y intéresse: l'harmonisation des assurances de roulage, l'interdiction de conduire dans certaines régions, l'assouplissement souhaité ou non de la réglementation relative aux temps de repos ou à la longueur maximale des camions.

M. Philippe Fontaine, sénateur, souhaite concentrer le débat sur la sécurité routière. Ne faudrait-il pas intensifier les efforts pour harmoniser les règles de circulation au sein de l'Union européenne? Aujourd'hui, il n'y a plus d'uniformité, ainsi qu'en atteste la diversité de la signalisation. En outre, les usagers de la route étrangers ignorent généralement tout des règles nationales.

M. Roel Deseyn, député, souhaiterait obtenir des précisions concernant la politique relative au transport aérien. Cette dernière est soumise aux règles internationales et aux normes mondiales. Comment l'Europe peut-elle faire entendre sa voix dans ce domaine? Par ailleurs, il y a la discussion sur le modèle européen de redevances et de cotisations. Cela n'entraînera-t-il pas l'asphyxie d'un certain nombre d'aéroports (régionaux)? Divers mécanismes financiers ont été mis en place pour inciter le consommateur à modifier son comportement dans le cadre de la politique de développement durable. La taxe sur les billets d'avion en est un exemple. Elle est relativement marginale et, par conséquent, elle n'est pas de nature à perturber le marché en soi. Par contre, elle pourrait fausser la concurrence entre les différents aéroports.

Il faut savoir que 86 % du trafic aérien en Europe est exclusivement concentré dans l'espace aérien de l'Union européenne. Une approche européenne est dès lors vivement recommandée.

Mme Ine Somers, députée, se demande si une révision de l'eurovignette est nécessaire et s'il faut effectivement standardiser la façon de répercuter les frais externes. En agissant de la sorte, ne nuit-on pas à la diversité et aux caractéristiques propres à chaque

verscheidenheid en de typische kenmerken van elke lidstaat? Is er overigens al nagedacht over wat men met een mogelijke meeropbrengst zal doen?

Een tweede vraag betreft de politiek van de Trans-Europese netwerken, en het dossier van de IJzeren Rijn. Verwacht men hier nieuwe initiatieven?

De heer François Bellot, voorzitter van de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, merkt naast de problemen rond de IJzeren Rijn ook andere punten van discussie op met de noorderburen: de toegang tot Antwerpen via een uitgediepte Schelde, de bouw van een vierde zeesluis. Kan hier het Belgische voorzitterschap een rol spelen?

Ten slotte is er ook de vraag of België het debat aangaan rond die maatregelen die de vrije concurrentie kunnen beïnvloeden tussen transportbedrijven, zoals ondermeer de rust- en rijtijden, maar ook de accijnzen geheven op diesel of de verschillende werkomstandigheden in de transportsector in de verschillende lidstaten.

B. Antwoorden van de staatssecretaris voor mobiliteit

De staatssecretaris voor mobiliteit, erkent dat het twijfelachtig is dat België eind 2010 de doelstellingen van het huidige Witboek voor verkeersveiligheid zal halen. In de periode 2001-2005 was er een bijzonder goede evolutie, 2006 en 2007 waren slecht en in 2008 en 2009 ging het opnieuw beter maar was de vooruitgang niet goed genoeg. Dit heeft in grote mate te maken met een aantal regionale verschillen in België. Brussel scoort bijzonder goed, ondermeer omwille van het feit dat het verkeer er veel trager verloopt en de ongevallen dus minder zwaar zijn (slechts een 20 tot 25 dodelijke verkeersongevallen per jaar). Vlaanderen bijvoorbeeld scoort al veel minder, hoewel er ernstige inspanningen zijn gedaan of nog zullen worden gedaan op het vlak van snelheidscontroles en controle op alcohol en drugs. Opgemerkt zij overigens dat de Belgen nog steeds niet echt het nut inzien van een consequent gebruik van de autogordel. Wat de suggesties voor doelstellingen betreft voor het nieuwe actieplan tot 2020, is de staatssecretaris ervan overtuigd dat dit zeer goede voorstellen zijn. Maar men moet zich ervan vergewissen dat er zware inspanningen gedaan zullen moeten worden om deze, indien ze worden weerhouden, te realiseren.

Wat de «*Cross Border Enforcement*» en de uitwisseling van gegevens betreft, moet men erkennen dat een aantal landen het door hen ondertekende

État membre? D'ailleurs, a-t-on déjà réfléchi à ce que l'on fera des éventuelles recettes supplémentaires?

Une deuxième question concerne la politique des réseaux transeuropéens et le dossier du Rhin d'acier. S'attend-on à de nouvelles initiatives en l'espèce?

M. François Bellot, président de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques, épingle, outre les problèmes relatifs au Rhin d'acier, d'autres thèmes de discussion avec nos voisins du nord: l'accès à Anvers via l'Escaut approfondi, la construction d'une quatrième écluse de mer. La présidence belge peut-elle jouer un rôle en la matière?

Enfin, l'on se demande également si la Belgique ouvrira le débat concernant les mesures susceptibles d'influencer la libre concurrence entre les sociétés de transport, comme la réglementation des temps de repos et de conduite notamment, mais aussi les accises sur le diesel ou les différences de conditions de travail entre les divers États membres dans le secteur des transports.

B. Réponses du secrétaire d'État à la Mobilité

Le secrétaire d'État à la Mobilité reconnaît qu'il est fort peu probable que la Belgique parvienne à rencontrer d'ici à la fin 2010 les objectifs du Livre blanc sur la sécurité routière. De 2001 à 2005, la situation a particulièrement bien évolué, alors que 2006 et 2007 furent de mauvaises années. En 2008 et 2009, une nouvelle amélioration a pu être constatée, mais les progrès enregistrés étaient insuffisants. Ces statistiques sont en grande partie liées à certaines différences régionales propres à la Belgique. Bruxelles enregistre des résultats particulièrement bons, notamment parce que la circulation y est beaucoup plus lente et que les accidents y sont donc moins graves (seulement 20 à 25 accidents de roulage mortels par an). Quant à la Flandre, elle obtient de bien moindres résultats en dépit des sérieux efforts qui ont été — ou qui seront encore — accomplis dans le domaine des contrôles de vitesse et de la consommation d'alcool et de drogues au volant. Il convient de souligner au passage que de nombreux Belges n'ont toujours pas saisi l'intérêt d'une utilisation conséquente de la ceinture de sécurité. En ce qui concerne les suggestions d'objectifs pour le nouveau plan d'action à l'horizon 2020, le secrétaire d'État est convaincu de la pertinence de ces propositions. Mais si ces objectifs sont retenus, il faudra veiller à fournir les gros efforts qui s'imposeront pour les réaliser.

En ce qui concerne l'application transfrontalière de sanctions) et l'échange de données, force est de reconnaître que certains pays n'appliquent pas ou pas

Verdrag van Prüm niet of onvolledig toepassen. Op het vlak van de uitwisseling van informatie tussen de politiediensten was er enige vooruitgang, maar een bilateraal verdrag met Frankrijk was bijvoorbeeld noodzakelijk om deze uitwisseling efficiënt te laten verlopen. In het kader van de Benelux is nu gebleken dat een dergelijk akkoord ook tussen deze drie landen nuttig zou zijn. Het Beneluxparlement kan hier een oogje in het zeil houden.

Het voorstel dat het Europees Parlement deed aan het einde van 2008 bevat inderdaad vier knelpunten. Er was een akkoord met de vorige bevoegde Europese Commissaris om dit op de agenda van het Belgische voorzitterschap te zetten. Thans moet bekeken worden of de nieuwe Europese Commissaris deze lijn wil aanhouden.

Inzake de uniformisering van de Europese weg-codes moet men erkennen dat België een niet al te goede leerling is geweest. In ons land is men thans bezig met het hervormen van de wegcode. Uitgangspunt hierbij is een terugkeer naar de bepalingen van de Conventie van Wenen.

Verbazend genoeg is er geen enthousiasme in de Raad om nieuwe technologieën toe te passen in de Europese vervoerspolitiek. Vooral de nieuwe lidstaten zijn nog niet bereid de nodige bijkomende investeringen te doen.

Bestelwagens ontsnappen vaak aan de regels die gelden voor de transportsector. Toch is er geen consensus in de Raad om hieraan iets te doen. Waarschijnlijk zal het Europees Parlement op termijn de Europese Commissie verplichten om stappen te ondernemen om dit op de agenda van de Raad te zetten.

Het is correct dat een uniforme interpretatie van de rust- en rijtijden zich opdringt. Tot dan hebben ook de Belgische controle instanties de opdracht gekregen enige soepelheid te hanteren bij de controle op deze regelgeving. Vooral de landen die aan de Europese periferie liggen, zijn niet echt geneigd om deze regels te harmoniseren.

Inzake cabotage is er in de kleine landen vooruitgang mogelijk. In de grote Europese lidstaten, traditioneel belangrijke transitlanden, weet men echter zeer goed hoeveel een systeem van vrije cabotage kan opbrengen. Hier spelen dan ook verschillende belangen die een regeling op Europees niveau voorlopig in de weg staan.

Over een alcohol-lock kan men kort zijn. Een regeling is haalbaar. In de Raad is duidelijk de wil aanwezig om iets te doen aan deze problematiek.

complètement le Traité de Prüm qu'ils ont pourtant signé. Sur le plan de l'échange d'informations entre les services de police, quelques progrès avaient été enregistrés, mais il a notamment fallu conclure une convention bilatérale avec la France pour en améliorer l'efficacité. Il y a peu, le besoin de conclure une convention du même type entre les trois membres du Benelux s'est également fait sentir. Le parlement Benelux pourra s'y montrer attentif.

La proposition que le Parlement européen a faite à la fin de l'année 2008 contient effectivement quatre points d'achoppement. Le précédent commissaire européen compétent avait accepté d'inscrire cette proposition à l'agenda de la présidence belge. Reste à savoir si le nouveau commissaire européen adoptera la même ligne de conduite.

En ce qui concerne l'uniformisation des codes de la route européens, il faut reconnaître que la Belgique a plutôt fait figure de mauvais élève. Il est vrai que notre pays est en train de réformer son code de la route. L'idée de base retenue est d'en revenir aux dispositions de la Convention de Vienne.

Il est frappant de constater que le Conseil n'est pas très enclin à appliquer des nouvelles technologies dans le cadre de la politique européenne des transports. Ce sont surtout les derniers pays à avoir rejoint l'Union qui ne sont pas encore prêts à consentir les investissements supplémentaires nécessaires.

Les camionnettes échappent souvent aux règles en vigueur dans le secteur des transports. Il n'y a cependant pas de consensus au sein du Conseil en vue de remédier à cette situation. Il se peut qu'à terme, le Parlement européen contraigne la Commission européenne à prendre des initiatives en vue d'inscrire cette problématique à l'agenda du Conseil.

Il est exact qu'une interprétation uniforme des temps de repos et de conduite s'impose. D'ici là, les instances belges de contrôle ont été priées de faire preuve d'une certaine souplesse lors du contrôle du respect de cette réglementation. Certains pays, essentiellement situés à la périphérie européenne, ne sont pas vraiment disposés à harmoniser ces règles.

En matière de cabotage, des progrès sont possibles dans les petits pays. Mais les grands États membres de l'Union, qui sont traditionnellement des pays de transit intensif, savent très bien combien peut rapporter un système de libre cabotage. Il y a donc des intérêts opposés qui font provisoirement obstacle à l'adoption d'une réglementation au niveau européen.

Le secrétaire d'État répond très brièvement à la question sur l'alcolock. Un règlement est envisageable dans la mesure où le Conseil est clairement disposé à agir dans ce domaine.

De staatssecretaris voor mobiliteit bevestigt dat de agenda voor het Belgische voorzitterschap inzake deze materie nog niet concreet genoeg is. Er is eerstdaags een doorgedreven overleg en concertatie met het Spaanse voorzitterschap voorzien. Daarenboven zullen ook onderhandelingen met de nieuwe Europese commissaris plaatsvinden. Het is nog onduidelijk hoe hij zijn politiek zal invullen. Hij stond in het verleden bekend om zijn redelijk liberale economische ideeën.

Er is zeker een overleg met het middenveld aan de gang. Concreet is er een conferentie gepland op 18 maart aanstaande.

Hoewel de beperking van broeikasgassen hoog op de Europese politieke agenda staat, is dit geen thema van eerste orde. De meningen liggen (te) ver uiteen.

Wat het transport per spoor betreft, is genoegzaam bekend dat de situatie er in België niet zo rooskleurig uitziet. De Europese Commissie bekijkt de evolutie van de sector in het algemeen met argusogen en het zal voor de Belgische maatschappij zeer moeilijk zijn om in concurrentie te treden met buitenlandse sterkere en financieel gezondere maatschappijen. Er bestaat zeker een mogelijkheid tot overheidssteun, maar de Europese Commissie zal ook hier zeer streng en restrictief optreden.

De staatssecretaris voor mobiliteit legt uit dat het Eurovignet oorspronkelijk zou worden toegepast door zes landen. Duitsland heeft intussen een eigen nationaal systeem uitgewerkt, waardoor er nu met vijf landen moet worden bekeken hoe dit toe te passen. In België bekijkt men intussen hoe de opbrengst ervan zal worden verdeeld tussen de gewesten. Wat de verdere ontwikkeling van dit systeem betreft, zullen het in eerste plaats de Commissie en de Raad zijn die de nodige initiatieven zullen moeten nemen.

Het is niet zo dat, omdat een evaluatie van het huidige actieplan nog niet heeft plaatsgehad, men niet mag beginnen met de uitwerking van een volgend actieplan inzake verkeersveiligheid. Dit zou immers leiden tot een nutteloos tijdverlies.

De vraag over een mogelijke technische controle voor motoren is een Belgische vraag. Het is niet uitgesloten dat dit in België kan worden ingevoerd. In Europa ligt dit idee (nog) niet op de tafel.

Er bestaat een Europees systeem dat de veiligheid van het spoorwegverkeer moet verhogen. Dit systeem moet nu in de eerste plaats overal worden toegepast. Ook België zal dit onvoorwaardelijk en zo snel mogelijk moeten doen.

Le secrétaire d'État à la Mobilité confirme qu'en cette matière, l'agenda de la présidence belge n'est pas encore suffisamment concret. Il est prévu que cette question fasse prochainement l'objet d'une concertation approfondie avec la présidence espagnole. En outre, des négociations avec le nouveau commissaire européen auront également lieu. L'on ne sait pas encore très bien quelle ligne politique il compte adopter. Il était jadis connu pour ses idées économiques assez libérales.

Une concertation avec la société civile est en cours. Concrètement, une conférence est prévue le 18 mars prochain.

Bien que la limitation des émissions de gaz à effet de serre fasse partie des priorités de l'agenda politique européen, il ne s'agit pas d'un thème de premier plan. Les divergences de vues sont (trop) importantes.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'on sait très bien que la situation en Belgique est loin d'être rose. La Commission européenne suivra attentivement l'évolution du secteur en général et il sera très difficile pour la société belge de concurrencer des sociétés étrangères plus solides et financièrement plus saines. Il y a certainement des possibilités d'octroyer des aides publiques, mais ici aussi, la Commission européenne adoptera une attitude très stricte et fort restrictive.

Le secrétaire d'État à la Mobilité explique qu'au départ, le système de l'eurovignette allait être appliqué dans six pays. L'Allemagne a entre-temps développé son propre système national, si bien que les discussions relatives à la mise en œuvre de l'eurovignette se limitent à présent à cinq pays. En Belgique, l'on examine entre-temps comment répartir le produit de l'eurovignette entre les Régions. En ce qui concerne le développement futur de ce système, ce sont avant tout la Commission et le Conseil qui devront prendre les initiatives nécessaires.

Ce n'est pas parce que l'évaluation du plan d'action actuel n'a pas encore eu lieu que nous devons surseoir à l'élaboration d'un nouveau plan d'action en matière de sécurité routière. Cela ne serait qu'une perte de temps inutile.

La question de l'instauration éventuelle d'un contrôle technique pour motos est une demande qui émane de la Belgique. Il n'est pas exclu que notre pays l'introduise. En Europe, cette idée n'est pas (encore) à l'ordre du jour.

Il existe un système européen qui doit permettre d'améliorer la sécurité du trafic ferroviaire. À présent, il convient tout d'abord de généraliser son application. La Belgique devra aussi l'adopter sans réserve et le plus rapidement possible.

Er werden heel wat voorstellen aangehaald die Europees zouden kunnen worden besproken. Maar als men in eigen land niet tot een akkoord kan komen, zoals bijvoorbeeld inzake de lengte van vrachtwagens of de rust- en rijtijden, is het niet opportuun om dit op de Europese agenda te zetten, waar het vinden van een akkoord nog moeilijker is.

De staatssecretaris voor mobiliteit, stelt dat er in sommige lidstaten merkwaardig genoeg niet veel ambitie is om de eigen verkeerscode in overeenstemming te brengen met de bepalingen van de Conventie van Wenen. België zal de Europese Commissie aansporen om deze conventie als leidraad te beschouwen voor mogelijke wijzigingen en afstemmingen. Dit moet duidelijk worden gemaakt naar alle lidstaten toe.

Dit geldt overigens ook voor de mogelijke harmonisatie van de verkeersregels naar de zwakke(re) weggebruikers toe. Niet in alle lidstaten is dit op dit ogenblik een voorwerp van discussie. Het Belgische voorzitterschap zal dit niettemin op de Europese agenda plaatsen.

De staatssecretaris voor mobiliteit begrijpt het standpunt dat men moet pogen de expertise die in eigen land bij Belgocontrol bestaat, maximaal te laten renderen. De Europese Unie bereidt thans de creatie voor van een gemeenschappelijk luchtruim tussen in eerste instantie zes landen : Benelux, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland. Daarenboven wil men de opsplitsing van het luchtruim tussen burgerlijke en militaire corridors ook herbekijken. Het is duidelijk dat Belgocontrol zich in Europa zal moeten profileren om bij deze herstructurering versterkt naar buiten te komen.

Wat het idee van een vliegtuigtaks betreft, is er de ervaring van een aantal landen die niet zo positief is. De landen die een taks invoerden, hebben een duidelijke verplaatsing van reizigers naar luchthavens in de buurlanden gezien. Men is thans in deze landen de klok aan het terugdraaien. Een vliegtuigtaks is een nobel idee, maar kan zware gevolgen hebben voor de reizigersaantallen in sommige luchthavens.

De staatssecretaris voor mobiliteit antwoordt dat er sowieso een herziening van het Eurovignetsysteem zal gebeuren. Persoonlijk geniet het rekeningrijden zijn voorkeur. Van zodra er een alternatief is voor het Eurovignet, kan deze dan ook, wat België betreft, verdwijnen. Dit alternatief moet wel een Belgisch alternatief zijn. Één gewest kan geen systeem introduceren zonder op zijn minst de twee andere gewesten daarin te betrekken.

Wat de doorrekening van externe kosten betreft, moet men beginnen met een akkoord te zoeken over welke lasten men wil doorrekenen. Het zal zeer moeilijk zijn om op Europees niveau tot een gemeenschappelijke basis te komen.

L'on a évoqué de nombreuses propositions qui pourraient être examinées au niveau européen. Mais si l'on ne parvient pas à aboutir à un accord au niveau national, par exemple en ce qui concerne la longueur des camions ou les temps de repos et de conduite, il n'est pas opportun d'inscrire ces points à l'agenda européen, où il est encore plus difficile de trouver un accord.

Le secrétaire d'État à la Mobilité s'étonne que certains États membres ne semblent guère vouloir mettre leur code de la route en conformité avec les dispositions de la Convention de Vienne. La Belgique incitera la Commission européenne à utiliser cette convention comme fil conducteur pour procéder à d'éventuelles modifications et adaptations. Il faudra l'expliquer clairement à tous les États membres.

Cela vaut d'ailleurs aussi pour l'harmonisation éventuelle des règles de circulation en faveur des usagers (plus) faibles. Actuellement, cette question ne constitue pas un sujet de discussion dans tous les États membres. La présidence belge l'inscrira néanmoins à l'agenda européen.

Le secrétaire d'État à la Mobilité comprend le point de vue qui recommande de rentabiliser au maximum l'expertise acquise par notre pays au sein de Belgocontrol. Actuellement, l'Union européenne prépare la création d'un espace aérien commun à six pays, dans un premier temps : le Benelux, la France, l'Allemagne et la Suisse. En outre, l'on souhaite également réexaminer le partage de l'espace aérien en corridors civils et militaires. Il est clair que Belgocontrol devra faire valoir son expertise au niveau européen pour sortir renforcé de cette restructuration.

En ce qui concerne l'idée d'une taxe sur les billets d'avion, sa mise en œuvre dans plusieurs pays ne s'est pas avérée si positive. Les pays qui ont instauré cette taxe ont constaté un net déplacement des voyageurs vers les aéroports des pays limitrophes. Par conséquent, ils font à présent marche arrière. Une taxe sur les billets d'avion est une idée louable, mais elle peut être lourde de conséquences sur les chiffres de fréquentation de certains aéroports.

Le secrétaire d'État à la Mobilité répond que l'on procédera de toute manière à une révision du système de l'eurovignette. À titre personnel, il est plutôt favorable à la tarification routière. Dès qu'il existera une alternative à l'eurovignette, on pourra donc l'abandonner en ce qui concerne la Belgique. Il faudra toutefois qu'il s'agisse d'une alternative belge. Une Région ne peut pas introduire un système sans y associer au moins les deux autres Régions.

En ce qui concerne l'internalisation des coûts externes, il faudra commencer par trouver un accord sur les charges à répercuter. Il sera très difficile d'aboutir à une base commune au niveau européen.

De IJzeren Rijn blijft voor België een prioriteit. De strategie blijft onveranderd. In het geheel van corridors die in Europa worden geschapen tussen noord en zuid en tussen oost en west, spreekt men ondermeer van een corridor tussen Polen en het Ruhr-gebied. België wil deze lijn doortrekken via Antwerpen naar Zeebrugge. Op dit voorstel is de vraag van Nederland gekomen om een aftakking te maken naar Rotterdam. België heeft hierop voorgesteld de IJzeren Rijn in te schakelen als schakel in de corridor tussen Rotterdam en Noord-Italië. Een andere voor België belangrijke corridor is die tussen Rotterdam over Antwerpen tot Lyon.

De staatssecretaris voor de mobiliteit, erkent dat de meeste problemen zich situeren tussen België en Nederland. Er is een begin van akkoord tussen beide regeringen, overeengekomen in Benelux-verband. Op administratief niveau is men reeds begonnen met de uitvoering. Er is dus goede hoop dat deze twistpunten definitief van de baan zullen zijn.

Het klopt dat er een probleem is met grote internationale transportfirma's en de arbeidsomstandigheden van Europese niet-Belgische chauffeurs. Het is duidelijk gebleken dat er een groeiend aantal Belgische vrachtwagens rondrijdt met chauffeurs afkomstig uit Oost-Europa. Men zal alle mogelijke inspanningen doen om de controle hierop te versterken en eventueel op Europees vlak de nodige initiatieven te nemen.

De voorzitters-rapporteurs,

Wouter BEKE (S).
Vanessa MATZ (S).
François BELLOT (K).
Herman DE CROO (K).

Pour la Belgique, le Rhin d'acier demeure une priorité. La stratégie demeure inchangée. Parmi l'ensemble des corridors créés en Europe entre le Nord et le Sud et entre l'Est et l'Ouest, l'on parle notamment d'un corridor entre la Pologne et la région de la Ruhr. La Belgique souhaite prolonger cette ligne jusqu'à Zeebruges en passant par Anvers. Les Pays-Bas ont réagi à cette proposition en réclamant un détour par Rotterdam. La Belgique a alors proposé de faire du Rhin d'acier un maillon du corridor entre Rotterdam et le nord de l'Italie. Le corridor entre Rotterdam et Lyon via Anvers est également important pour la Belgique.

Le secrétaire d'État à la Mobilité reconnaît que la plupart des problèmes se situent entre la Belgique et les Pays-Bas. Un début d'accord a été conclu entre les deux gouvernements dans le cadre du Benelux. Son exécution est déjà en cours sur le plan administratif. L'on peut donc espérer venir définitivement à bout de ces dissensions.

Il est exact que les conditions de travail des chauffeurs européens non belges dans les grandes entreprises internationales de transport posent problème. Il apparaît clairement qu'un nombre sans cesse croissant de camions belges sont conduits par des chauffeurs originaires d'Europe de l'Est. Tout sera mis en œuvre pour contrôler davantage ces pratiques et prendre éventuellement les initiatives qui s'imposent au niveau européen.

Les présidents-rapporteurs,

Wouter BEKE (S).
Vanessa MATZ (S).
François BELLOT (CH).
Herman DE CROO (CH).

BIJLAGE

Stand van zaken betreffende de omzetting van de Europese richtlijnen in Belgisch recht

De federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer volgt momenteel vier Europese richtlijnen op voor het Scorebord van mei 2010 en vijf Europese richtlijnen voor het Scorebord van november 2010.

1. Richtlijnen uit het scoreboard van mei 2010

1.1. Richtlijn 2009/26/EG van de Commissie van 6 april 2009 tot wijziging van richtlijn 96/98/EG van de Raad inzake uitrusting van zeeschepen.

Omzettingslimiet : 06/04/2010.

Stand van zaken : Tijdsige omzetting — gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* op 19 februari 2010.

1.2. Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen.

Omzettingslimiet : 04/12/2009.

Stand van zaken : laattijdige omzetting.

De richtlijn is gedeeltelijk omgezet in Belgisch recht bij wet. Er zijn nog uitvoeringsbesluiten gepland.

Volgende wetten ter omzetting van deze richtlijn werden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* op 9 februari 2010 :

— wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft;

— wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft;

— wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en het Gerechtelijk Wetboek wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft.

1.3. Richtlijn 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende diensten op de interne markt.

Omzettingslimiet : 28/12/2009.

Stand van zaken : Er dienen geen verdere stappen te worden ondernomen wat betreft Mobiliteit in functie van de toepassing van de richtlijn.

ANNEXE

État d'avancement de la transposition des directives européennes en droit belge

Actuellement, le service public fédéral Mobilité et Transports suit quatre directives européennes pour le tableau de bord de mai 2010 et cinq directives européennes pour le tableau de bord de novembre 2010.

1. Directives du tableau de bord de mai 2010

1.1. Directive 2009/26/CE de la Commission du 6 avril 2009 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins.

Date limite de transposition : 06/04/2010.

État d'avancement : transposition dans les délais impartis — publiée au *Moniteur belge* du 19 février 2010.

1.2. Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

Date limite de transposition : 04/12/2009.

État d'avancement : transposition tardive.

La directive a été partiellement transposée en droit belge par une loi. Des arrêtés d'exécution sont encore prévus.

Les lois suivantes transposant cette directive ont été publiées au *Moniteur belge* du 9 février 2010 :

— loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules;

— loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité;

— loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire et le Code judiciaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité.

1.3. Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

Date limite de transposition : 28/12/2009.

État d'avancement : il n'y a pas d'autres actions à entreprendre en ce qui concerne la Mobilité en fonction de l'application de la directive.

De rijbewijsreglementering (rijsscholen, opleidingscentra, examen centra) en de technische reglementering (homologatiediensten en autokeuringcentra) werden hiertoe onderzocht.

1.4. Richtlijn 2009/108/EG van de Commissie van 17 augustus 2009 tot wijziging, met het oog op aanpassing aan de technische vooruitgang, van richtlijn 97/24/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen.

Omzettinglimiet : 30/04/2010.

Stand van zaken : Omzetting aan de gang.

De tekst van het koninklijk besluit dat deze richtlijn omzet, is opgesteld. De adviesaanvragen aan de gewesten werden verstuurd op 18 februari 2010. Er rest nog het advies van de Raad van State. Er wordt een tijdige omzetting verwacht.

2. Richtlijnen uit het scoreboard van november 2010

2.1. Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

Omzettinglimiet : 19/07/2010.

Stand van zaken : De richtlijn is gedeeltelijk omgezet in Belgisch recht bij wet. Er zijn nog uitvoeringsbesluiten gepland.

Volgende wetten ter omzetting van deze richtlijn werden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* op 9 februari 2010 :

— wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft;

— wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap;

— wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen wat de rechtsmiddelen tegen bepaalde beslissingen van het toezichthoudend orgaan en de veiligheidsinstantie betreft.

2.2. Richtlijn 2009/112/EG van de Commissie van 25 augustus 2009 tot wijziging van richtlijn 91/439/EEG van de Raad betreffende het rijbewijs en

2.3. Richtlijn 2009/113/EG van de Commissie van 25 augustus 2009 tot wijziging van richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs.

Deze twee richtlijnen omvatten de medische criteria tot omzetting van richtlijn 2006/126/EG.

Omzettinglimiet : 25/08/2010.

Stand van zaken : volgende stappen worden ondernomen :

- Ontwerp-koninklijk besluit : maart-april 2010;
- Advies gewesten : maart-april 2010;
- Advies Raad van State : 30 dagen;

La réglementation en matière de permis de conduire (écoles de conduite, centres de formation, centres d'examen) et la réglementation technique (services d'homologation et centres de contrôle technique) ont été examinées à cette fin.

1.4. Directive 2009/108/CE de la Commission du 17 août 2009 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

Date limite de transposition : 30/04/2010.

État d'avancement : transposition en cours.

Le texte de l'arrêté royal transposant cette directive a été rédigé. Les demandes d'avis ont été envoyées aux Régions le 18 février 2010. L'on attend encore l'avis du Conseil d'État. L'on s'attend à une transposition dans les délais.

2. Directives du tableau de bord de novembre 2010

2.1. Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Date limite de transposition : 19/07/2010.

État d'avancement : la directive a été partiellement transposée en droit belge par une loi. Des arrêtés d'exécution sont encore prévus.

Les lois suivantes transposant cette directive ont été publiées au *Moniteur belge* du 9 février 2010 :

— loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules;

— loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne;

— loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en ce qui concerne le recours contre certaines décisions de l'organe de contrôle et de l'autorité de sécurité.

2.2. Directive 2009/112/CE de la Commission du 25 août 2009 modifiant la directive 91/439/CEE du Conseil relative au permis de conduire et

2.3. Directive 2009/113/CE de la Commission du 25 août 2009 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire.

Ces deux directives comprennent les critères médicaux de transposition de la directive 2006/126/CE.

Date limite de transposition : 25/08/2010.

État d'avancement : actions à entreprendre :

- Projet d'arrêté royal : mars-avril 2010;
- Avis des Régions : mars-avril 2010;
- Avis du Conseil d'État : 30 jours;

- Ondertekening Koning : juni 2010;
- Aanvraag proefdruk : juni 2010;
- Publicatie en notificatie : juli 2010.

2.4. Richtlijn 2009/131/EG van de Commissie van 16 oktober 2009 tot wijziging van bijlage VII bij richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap

Omzettinglimiet : 19/07/2010.

Stand van zaken : tijdsige omzetting.

De volledige omzetting gebeurde via amendering van het wetsontwerp betreffende de interoperabiliteit.

Volgende wetten werden gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* op 9 februari 2010 :

- wet tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft;
- wet betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap.

2.5. Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie van 27 november 2009 tot wijziging van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen.

Omzettinglimiet : 18/06/2010.

Stand van zaken : Omzetting is aan de gang. Het advies van de gewesten werd gevraagd op 4 februari 2010. Volgende stappen worden ondernomen :

- Betrokkenheid van de gewestregeringen bij een ontwerp van koninklijk besluit : 19/03/2010;
- Voorlegging van dat ontwerp aan de Ministerraad : 23/04/2010;
- Raadpleging Raad van State : 01/05/2010;
- Publicatie in *Belgisch Staatsblad* : 18/06/2010.

- Signature du Roi : juin 2010;
- Demande d'épreuve : juin 2010;
- Publication et notification : juillet 2010.

2.4. Directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté

Date limite de transposition : 19/07/2010.

État d'avancement : transposition dans les délais impartis.

La transposition complète a été effectuée par voie d'amendement du projet de loi relatif à l'interopérabilité.

Les lois suivantes ont été publiées au *Moniteur belge* le 9 février 2010 :

- loi modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules;
- loi relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne.

2.5. Directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents.

Date limite de transposition : 18/06/2010.

État d'avancement : transposition en cours. L'avis des Régions a été demandé le 4 février 2010. Actions à entreprendre :

- Association des gouvernements de Région à l'élaboration d'un projet d'arrêté royal : 19/03/2010;
- Présentation de ce projet au Conseil des ministres : 23/04/2010;
- Consultation du Conseil d'État : 01/05/2010;
- Publication au *Moniteur belge* : 18/06/2010.