

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 novembre 2005

NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE
du ministre de la Mobilité (*)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 november 2005

ALGEMENE BELEIDSNOTA
van de minister voor Mobiliteit (*)

Documents précédents :

Doc 51 **2045/ (2005/2006)** :

001 à 017 : Notes de politique générale.

Voorgaande documenten :

Doc 51 **2045/ (2005/2006)** :

001 tot 017 : Beleidsnota's.

(*) Conformément à l'article 111 du Règlement de la Chambre des représentants, le ministre de la Mobilité a transmis sa note de politique générale.

(*) Overeenkomstig artikel 111 van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft de minister van Mobiliteit zijn beleidsnota overgezonden.

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene koft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe koft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte koft; COM: zalmkleurige koft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

EXÉCUTION DE LA MISSION À L'INTÉRIEUR DE LA COMPÉTENCE

1. Sécurité

1.1. Sécurité routière

1.1.1. Evaluation et politique criminelle de la loi

La loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière est un instrument important pour arriver à réduire le nombre de victimes.

Cette loi fixe la base d'une répression du trafic sévère et efficace.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi, le nombre d'accidents a singulièrement diminué. Toutefois, la loi avait fait l'objet d'une contestation sociale, d'une interdiction et d'une annulation de différents éléments par la Cour d'Arbitrage, de procédures devant le Conseil d'État et d'obstacles pratiques dans son exécution.

Le 20 mars 2004, le conseil fédéral des ministres a décidé que cette loi et ses arrêtés d'exécution feraient l'objet d'une évaluation approfondie d'ici la fin septembre 2005.

L'évaluation en question s'est déroulée dans le giron de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, au sein de laquelle a été menée une concertation entre le ministre et tous les acteurs importants du terrain tels que les associations de piétons, de cyclistes et d'automobilistes, les experts en sécurité routière, les associations de parents et de familles, les services de police et les représentants de la justice, des secteurs des assurances et du transport.

La nouvelle loi du 20 juillet 2005 modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (MB du 11 août 2005) intègre les résultats de cette évaluation.

La loi du 20 juillet 2005 doit offrir une solution aux problèmes dépeints ci-dessus et elle doit constituer une base sociale et une base juridique stable pour la politique criminelle des services de police et de justice. La nouvelle loi doit être claire, juste et efficace dans le combat contre l'insécurité routière. L'objectif, le critère du succès est la minimalisation du nombre d'accidents, de tués et de blessés; avec comme objectif politique une diminution du nombre de victimes d'au moins 33% pour 2006 et de 50% pour 2010.

UITVOERING VAN DE MISSIE BINNEN DE BEVOEGDHEID

1. Veiligheid

1.1. Verkeersveiligheid

1.1.1. Evaluatie verkeerswet en -handhaving

De wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid is een belangrijk instrument in het streven naar de vermindering van het aantal slachtoffers.

Deze verkeerswet legt de basis voor een strenge en efficiënte verkeershandhaving.

Sinds de inwerkingtreding van de wet is het aantal ongevallen opmerkelijk gedaald. De wet werd evenwel geplaagd door maatschappelijke contestatie, schorsing en annulering van verschillende elementen door het Arbitragehof, procedures voor de Raad van State en praktische obstakels in de uitvoering ervan.

Op 20 maart 2004 had de federale ministerraad beslist dat deze wet en de uitvoeringsbesluiten, het voorwerp zouden uitmaken van een grondige evaluatie tegen september 2005.

Deze evaluatie vond plaats in de schoot van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, waar er overleg werd gepleegd tussen de minister en alle relevante actoren uit het middenveld, zoals de voetgangers-, fietsers- en automobilistenverenigingen, de verkeersveiligheidsexperten, de ouder- en gezinsverenigingen, de politiediensten en vertegenwoordigers van justitie, de verzekeringssector en de transportsector.

De bevindingen van deze evaluatie werden opgenomen in de nieuwe wet van 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (B.S. 11 augustus 2005).

De wet van 20 juli 2005 moet een oplossing bieden aan de hierboven geschetste problemen en een stabiele juridische en maatschappelijke basis vormen voor het handhavingsbeleid van de politie- en justitiediensten. De nieuwe wet moet duidelijk, fair en effectief zijn in het verminderen van verkeersonveiligheid. De doelstelling en de maatstaf voor succes is het minimaliseren van het aantal ongevallen, doden en gewonden; met als beleidsdoelstelling een vermindering van het aantal slachtoffers met minstens 33% tegen 2006 en 50% tegen 2010.

1.1.2. Chiffres et politique criminelle en matière de sécurité routière

L'évaluation et la consultation relative à la loi du 7 février 2003 s'effectuent sur base de statistiques d'accidents et d'indicateurs sur le volume de travail des services de police, des parquets et des tribunaux.

Il est en effet indispensable de disposer d'indicateurs de sécurité routière permanents pour évaluer l'impact des mesures prises et, le cas échéant, les adapter. L'analyse des causes importantes d'accidents exige que l'on produise des statistiques d'accidents complètes, fiables et actualisées. A cet égard, les statistiques des accidents de la route des années 2003 et 2004 délivrées par l'INS sont attendues au plus tard en début d'année 2006.

Vu la nécessité de disposer de chiffres plus récents pour mener à bien la politique criminelle en matière de sécurité routière et l'évaluation de la loi sur la circulation routière, le Baromètre de la Sécurité routière a été créé. Mis en place en septembre 2004 en collaboration avec l'IBSR, cet outil permet, à partir des données transmises par le parquet, la police fédérale et la police locale, de connaître les tendances en matière d'accidents de roulage avec tués et blessés et ce, de manière mensuelle. Le Baromètre présente ces tendances sur base d'une comparaison de totaux annuels en développement sur une période de 12 mois, appelés «totaux mobiles annuels», et produit des chiffres allant jusqu'à 6 semaines avant sa publication mensuelle.

Les chiffres fournis pour la première moitié de l'année 2005, montrent que la diminution du nombre d'accidents déjà constatée lors de l'exercice précédent, se poursuit. Il en ressort concrètement que le nombre d'accidents avec lésions corporelles entre juin 2004 et juin 2005 a diminué de 4,3%. Ces chiffres confirment que les efforts consentis ces dernières années pour renforcer la sécurité routière portent leurs fruits, et que le nombre d'accidents avec lésions corporelles est bien en diminution. Toutefois, cette baisse tend légèrement à s'affaiblir depuis juillet 2005, ce qui montre que tous ces efforts doivent être poursuivis et même, renforcés.

Les chiffres par Région et par province, indiquent cette même tendance à la baisse. En Wallonie, la diminution constatée est la plus importante (bien que la gravité des accidents est plus élevée qu'en Flandre). La région de Bruxelles-Capitale continue par contre à accuser une légère augmentation du nombre d'accidents.

Les chiffres de la police fédérale confirment une baisse du nombre d'accidents avec lésions corporelles lors des 6 premiers mois de l'année 2005 et est de l'ordre de 3,2% sur les autoroutes (1.750 km) et sur les routes apparentées (330 km).

1.1.2. Cijfers en handhaving inzake verkeersveiligheid

De evaluatie en de raadpleging betreffende de wet van 7 februari 2003 gebeuren op basis van ongevalstatistieken en indicatoren inzake de werklust van politiediensten, parketten en rechtbanken.

Het is immers noodzakelijk om over permanente verkeersveiligheidsindicatoren te beschikken om de impact van genomen maatregelen te evalueren en eventueel bij te sturen. De analyse van belangrijke ongevaloorzaken vereist de productie van volledige, betrouwbare en geactualiseerde ongevalstatistieken. In dit opzicht, worden de statistieken van de verkeersongevallen voor de jaren 2003 en 2004 die door het NIS afgeleverd worden ten laatste voor het begin van 2006 verwacht.

Gezien het noodzakelijk is om over recenter cijfers te beschikken om de handhaving inzake verkeersveiligheid en de evaluatie van de verkeerswet tot een goed einde te brengen, werd de Verkeersveiligheidsbarometer in september 2004, in samenwerking met het BIVV, opgesteld. Uit gegevens overgebracht door het parket, de federale politie en de lokale politie, laat dit instrument toe om de strekkingen inzake wegongevallen met doden en gewonden te kennen en dit, maandelijks. De Barometer stelt deze tendensen voor op basis van een vergelijking van de jaartotalen in ontwikkeling over een periode van 12 maanden, die «mobiele jaartotalen» genoemd worden, en geeft cijfers tot 6 weken vóór de maandelijkse publicatie.

Uit geregistreerde cijfers voor de eerste helft van 2005, zien we dat de daling van het aantal ongevallen ten opzichte van dezelfde periode in 2004 doorgaat. Uit deze cijfers blijkt concreet dat het aantal letselongevallen tussen juni 2004 en juni 2005 met 4,3% gedaald is. Deze cijfers bevestigen dat de gegeven inspanningen van deze laatste jaren om de verkeersveiligheid te versterken resultaten opleveren en dat het aantal letselongevallen wel aan het dalen is. Men moet echter opmerken dat die daling sinds juli 2005 tot een lichte verzwakking strekt, wat bewijst dat de inspanningen moeten gehandhaafd en zelfs versterkt worden.

Uit de cijfers per gewest en per provincie, blijkt diezelfde tendens naar beneden. In Wallonië, stelt men de belangrijkste daling vast (hoewel de ernst van de ongevallen hoger is dan in Vlaanderen). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft er een kleine verhoging in de registratie van het aantal ongevallen.

De cijfers van de federale politie bevestigen de daling van het aantal letselongevallen tijdens de eerste 6 maanden van 2005, met ongeveer 3,2% in het bijzonder op de autosnelwegen (1.750 km) en op gelijkgestelde wegen (330 km).

Depuis 2004, la collecte et l'exploitation des statistiques d'accident ont été optimisées par l'introduction, au niveau de la Banque de Données nationale de la police fédérale, de la saisie unique des données et d'un datawarehouse pour les données de gestion en matière de sécurité routière. Les effets de ce nouveau dispositif seront davantage visibles en 2006. La mise en œuvre de PolOffice (système intégré pour la police locale et la police fédérale) durant l'année 2006, permettra une meilleure exploitation des données de sécurité routière grâce à la coordination et la centralisation des statistiques en matière de constatation et d'activités des services de police dans le domaine de la circulation.

Il importe par ailleurs de préciser que l'IBSR prévoit la création d'un organe permanent chargé de l'analyse en profondeur d'accidents de la circulation sur la voie publique. Il s'agit du projet BART «Belgian Accident Research Team» dont l'exécution devrait débuter en 2006. Il s'agit de mettre en place une équipe de chercheurs qui procédera à une analyse multidisciplinaire et intégrée de l'accident, afin d'en déceler les véritables causes et en tenant compte du concept de responsabilité partagée.

Outre les données en matière d'évolution des accidents, les résultats des mesures de comportement effectuées par l'IBSR concernant la conduite sous influence de l'alcool, la vitesse de roulage et le port de la ceinture de sécurité, sont des indicateurs utiles afin d'évaluer la politique de sécurité routière.

De ces mesures, il ressort entre autres que 3,31% des conducteurs en Belgique roulent sous influence de l'alcool. 2,23% des personnes sous influence avaient un taux d'alcoolémie de 0,8g/l de sang ou plus. En 2003, on a constaté une évolution positive de la conduite sous influence lors de la nuit du samedi. 5,4% des conducteurs roulaient sous influence tandis que ce pourcentage en 1998 et 2000 s'élevait respectivement à 8,9% et 8,4%.

En ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, on a également constaté une évolution positive, bien que le pourcentage global par rapport à d'autres pays est encore fort bas. En 2004, 66,7% des conducteurs et 65,7% des passagers à l'avant bouclaient leur ceinture. En 2003, à peine 52,6% des conducteurs et 65,7% des passagers portaient la ceinture.

Enfin, il est ressorti des vitesses de roulage qu'en 2004, la vitesse moyenne sur tous types de routes avait diminué par rapport à 2003. En 2004, le nombre de conducteurs qui dépassait les limitations de vitesse de plus de 10 km/h était considérablement inférieur à celui de l'année 2003.

Sinds 2004, werden de verzameling en de exploitatie van de ongevalstatistieken geoptimaliseerd door de invoering, op het niveau van de nationale gegevensbank van de federale politie, van de unieke gegevensinvoer en van een datawarehouse voor de beheergegevens inzake verkeersveiligheid. De effecten van dit nieuwe systeem zullen in 2006 meer zichtbaar zijn. Tijdens het jaar 2006, zal de opstelling van PolOffice (geïntegreerd systeem voor de lokale politie en de federale politie) een betere exploitatie van de verkeersveiligheidsgegevens toelaten dankzij de coördinatie en centralisering van de statistieken inzake vaststelling en inzake de activiteiten van de politiediensten op het vlak van het verkeer.

Bovendien is het belangrijk te preciseren dat het BIVV de oprichting voorziet van een permanent orgaan die de diepe analyse van verkeersongevallen op de openbare weg tot taak heeft. Het gaat om het BART-project «Belgian Accident Research Team», waarvan de uitvoering in 2006 zal beginnen. Het gaat om de opstelling van een onderzoeksteam die een multidisciplinaire en geïntegreerde analyse van het ongeval zal verrichten om de echte oorzaken van het ongeval te ontdekken, rekening houdend met het begrip van verdeelde verantwoordelijkheid.

Naast gegevens inzake de evolutie van de ongevallen zijn de resultaten van de gedragsmetingen die door het BIVV worden uitgevoerd met betrekking tot het rijden onder invloed van alcohol, de gereden snelheid en de gordeldracht nuttige indicatoren om het verkeersveiligheidsbeleid te evalueren.

Uit deze metingen blijkt ondermeer dat 3,31% van de bestuurders in België rijdt onder invloed van alcohol. Daarvan heeft 2,23% een alcoholgehalte van 0,8g per liter bloed of meer. Een positieve evolutie van het rijden onder invloed op zaterdagavond werd in 2003 vastgesteld. 5,4% van de bestuurders reed onder invloed terwijl dit percentage in 1998 en 2000 respectievelijk 8,9% en 8,4% bedroeg.

Inzake gordeldracht wordt eveneens een positieve evolutie vastgesteld, hoewel het globale percentage in vergelijking met andere landen nog zeer laag ligt. In 2004 klikte 66,7% van de bestuurders en 65,7% van de passagiers voorin de gordel vast. In 2003 droeg slechts 52,6% van de bestuurders de gordel en 65,7% van de passagiers.

Uit de snelheidsmetingen tenslotte is gebleken dat in 2004 de gemiddelde snelheid op alle types van wegen gedaald was in vergelijking met 2003. Het aantal bestuurders dat de snelheidsbeperkingen met meer dan 10km/u overschrijdt lag in 2004 eveneens beduidend lager dan in 2003.

Les mesures adoptées afin d'influencer le comportement des usagers de la route semblent donc produire leurs effets.

1.1.3. Plans d'action en matière de sécurité routière

Depuis 2004, l'État fédéral met à disposition des zones de police des moyens financiers, par le biais des conventions en matière de sécurité routière, afin de stimuler leurs actions dans le domaine de la sécurité routière.

Ces conventions octroient en effet aux zones de police des moyens financiers destinés au développement, dans le domaine de la sécurité routière, d'actions conformes à la politique menée par le gouvernement fédéral en matière de sécurité routière et qui répondent aux spécificités des zones de police.

Le subside ainsi octroyé permet aux zones de police de prévoir des heures supplémentaires de contrôle dans différents secteurs (vitesse, alcool, drogue, systèmes de sécurité et de protection, stationnement, transport de choses et de personnes, agressivité...), d'engager et de former du personnel, de mener des actions de préventions, d'informer, d'acquiescer le matériel jugé utile au bon accomplissement de ces actions. On aspirera à une collaboration plus intensive entre les zones de police locale, la police fédérale et l'IBSR en vue de campagnes coordonnées et d'informer les citoyens par rapport à la nouvelle loi sur la circulation routière du 20 juillet 2005, les nouveaux tarifs d'amendes et la catégorisation des infractions.

Après sa première mise en œuvre pratique, le système a été réitéré au cours de l'année 2005. Il en sera de même en 2006.

Il est cependant à noter qu'au bénéfice d'une simplification administrative, le plan d'action en matière de circulation routière et la convention en matière de sécurité routière ont désormais été réunis en un plan d'action annuel en matière de sécurité routière, approuvé par les Ministres de l'Intérieur et de la Mobilité.

La police fédérale s'occupe de la police de la route sur les autoroutes et routes assimilées. Il faut donc maintenir autant d'actions de sécurité routière sur les autoroutes et routes assimilées et la police fédérale réclame donc également du soutien supplémentaire à cet effet de la part du fonds. La loi en matière de conventions de sécurité routière est aussi adaptée en ce sens.

Enfin, des moyens seront également libérés pour l'exécution de mesures alternatives ou de peines alternatives concernant l'amélioration de la sécurité routière.

De genomen maatregelen om het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden blijken dus effect te sorteren.

1.1.3. Actieplannen inzake verkeersveiligheid

Sinds 2004 stelt de Federale Staat via overeenkomsten inzake verkeersveiligheid financiële middelen ter beschikking van de politiezones, teneinde hun acties op het gebied van de verkeersveiligheid te stimuleren.

Deze overeenkomsten geven de politiezones immers financiële middelen bedoeld om acties op het gebied van de verkeersveiligheid op te zetten die in overeenstemming zijn met het verkeersveiligheidsbeleid van de federale regering en die in de specifieke behoeften van de politiezones voorzien.

Met deze subsidie kunnen de politiezones extra controle-uren plannen op velerlei gebieden (snelheid, alcohol, drugs, veiligheidssystemen, parkeren, goederen- en personenvervoer, verkeersagressie, ...), personeel aanwerven en opleiden, preventieve acties voeren, informeren en het nodig geachte materiaal in het kader van deze acties aanschaffen. Er zal gestreefd worden naar een intensievere samenwerking tussen de lokale politiezones, de federale politie en het BIVV met het oog op gecoördineerde campagnes en de voorlichting van de burgers met betrekking tot de nieuwe verkeerswet van 20 juli 2005, de nieuwe boetetarieven en de categorisering van de overtredingen.

Na een eerste keer in praktijk te zijn gebracht, werd het systeem herhaald tijdens het jaar 2005. Hetzelfde zal gelden in 2006.

Opmerkenswaard is dat het verkeersactieplan en de verkeersveiligheidsovereenkomst ten behoeve van de administratieve vereenvoudiging voortaan worden gebundeld in een jaarlijks actieplan inzake verkeersveiligheid, goedgekeurd door de Minister van Binnenlandse Zaken en de Minister van Mobiliteit.

De federale politie verzorgt de politie van het wegverkeer op de autosnelwegen en gelijkgestelde wegen. Als dusdanig moeten op de autosnelwegen en gelijkgestelde wegen evenzeer verkeersveiligheidsacties gehouden worden en maakt de federale politie dus evenzeer aanspraak op bijkomende ondersteuning hiervoor uit het fonds. De wet inzake de verkeersveiligheidsovereenkomsten wordt ook in die zin aangepast.

Ten slotte zullen er ook middelen vrijgemaakt worden voor de uitvoering van alternatieve maatregelen of alternatieve straffen die betrekking hebben op de verbetering van de verkeersveiligheid.

1.1.4. Déchéance du droit de conduire et examens de réintégration

La procédure actuelle et l'organisation en matière de délivrance du permis de conduire à la suite d'une condamnation à une déchéance du droit de conduire et d'examens psychologiques et médicaux de réintégration sont très complexes, mènent à une surcharge administrative et sont soumises à une révision urgente.

Les services régionaux pour l'emploi ne souhaitent plus être responsables des examens psychologiques et médicaux de réintégration.

Sur proposition du ministre de la Mobilité, le conseil des ministres a déjà approuvé un projet de décision qui simplifie fortement la procédure administrative, tant pour les personnes que pour les services publics concernés.

Etant donné que la délivrance du permis de conduire et les examens de réintégration font partie de l'exécution de la peine, le rôle de coordination est assigné au ministère public dans la décision.

Les examens psychologiques et médicaux de réintégration seront dorénavant organisés par des institutions agréées par le ministre fédéral de la Mobilité sur la base des critères formulés dans ce projet de décision.

Les premières institutions seront agréées au début de l'année 2006. Dans le courant de 2006, les activités des services régionaux pour l'emploi seront progressivement réduites, tandis que les institutions nouvellement agréées reprendront ces activités.

Ces nouvelles institutions à agréer auront une capacité suffisante permettant d'effectuer les examens psychologiques et médicaux que le candidat passe pour la première fois avant la fin du délai de la déchéance du droit de conduire.

1.1.5. Sensibilisation via l'IBSR

Les campagnes annuelles de l'IBSR seront reconduites en 2006 et ensuite adaptées par le biais d'une approche spécifique des groupes ciblés. L'harmonisation avec des contrôles ciblés et les actions de la police fédérale et locale sera optimisée.

A la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la circulation routière, de la catégorisation des infractions et de l'adaptation des montants des amendes, la population sera informée par une campagne intégrée. Lors de la réalisation des campagnes, l'on aspire à une collaboration fluide entre la police fédérale, les zones de police locale et l'IBSR.

1.1.4. Verval van recht tot sturen en herstel-examens

De huidige procedure en organisatie inzake de afgifte van het rijbewijs naar aanleiding van een veroordeling tot verval van het recht tot sturen en de psychische en medische herstelexamens is zeer complex, leidt tot administratieve overlast en is dringend aan herziening toe.

De gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling wensen niet langer in te staan voor de psychische en medische herstelexamens.

Op voorstel van de minister van Mobiliteit heeft de ministerraad reeds een ontwerpbesluit goedgekeurd dat de administratieve procedure sterk vereenvoudigt, zowel ten aanzien van de mensen als ten aanzien van de betrokken overheidsdiensten.

Aangezien de afgifte van het rijbewijs en de herstel-examens deel uitmaken van de strafuitvoering, wordt in het besluit aan het openbaar ministerie de coördinerende rol toebedeeld.

De medische en psychologische herstelonderzoeken zullen voortaan georganiseerd worden door instellingen die door de federale minister van mobiliteit worden erkend op basis van de in dit ontwerp van besluit vermelde criteria.

De eerste instellingen zullen begin 2006 erkend worden. In de loop van 2006 zullen de activiteiten van de gewestelijke diensten voor arbeidsbemiddeling afgebouwd worden, terwijl de nieuw erkende instellingen deze activiteiten overnemen.

Deze nieuw te erkennen instellingen zullen over voldoende capaciteit beschikken om de geneeskundige of psychologische onderzoeken die de kandidaat voor de eerste maal aflegt te laten plaatsvinden voor het einde van de termijn van het verval van recht tot sturen

1.1.5. Sensibilisering via BIVV

De jaarlijkse campagnes van het BIVV worden in 2006 vernieuwd en verder afgestemd via specifieke doelgroepenbenadering. Ook de afstemming met gerichte controles en de acties van de federale en lokale politie wordt geoptimaliseerd.

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de nieuwe verkeerswet, de categorisering van de overtredingen en de aanpassing van de boetebedragen zullen de mensen via een geïntegreerde campagne geïnformeerd worden. Bij het totstandkomen van de campagnes wordt gestreefd naar een vlotte samenwerking tussen de federale politie, de lokale politiezones en het BIVV.

Outre la campagne-BOB annuelle, une attention spéciale sera accordée en 2006 à la sécurité des motocyclistes, au port de la ceinture de sécurité par les enfants, aux passages à niveaux sûrs et aux accidents ayant lieu lors des week-ends.

1.1.6. Simplification du Code de la Route

Cette simplification a été lancée face à un double constat. D'une part, suite aux modifications qu'il a connues depuis sa première parution, le Code de la Route est devenu un texte réglementaire compliqué, de sorte que l'adage «Nul n'est censé ignorer la loi» est plus que compromis. D'autre part, le nombre de panneaux placés le long des routes a atteint une ampleur telle que la complexité de l'environnement visuel des usagers est devenue importante.

La simplification de la réglementation et de la signalisation doit atteindre les objectifs suivants:

1. De manière générale, diminuer le nombre de panneaux;
2. Là où l'on trouve un panneau d'interdiction, un panneau d'obligation additionnel est souvent superflu. Faire des signaux d'interdiction la règle et des signaux d'obligation l'exception;

– Promouvoir la création de zones 30, 50, 70 et 90 en lieu et place des limitations de vitesse qui n'ont d'effet que pour le tronçon de route indiqué;

– La législation en matière de règlements complémentaires et le placement des panneaux de signalisation doivent être clairs et simples pour les gestionnaires de la route. La procédure par laquelle chaque règlement complémentaire doit préalablement être concerté et approuvé par l'inspection fédérale est abrogée. La simplification routière entraîne aussi une simplification administrative;

On aspire à une uniformité avec les pays voisins. Ce qui est autorisé à l'étranger doit aussi être autorisé au niveau national.

Une consultation des citoyens relative aux règles du Code de la route ou aux cas de placement de la signalisation qui ne présentent pas de logique est en cours via le site «jesuispour.be».

Naast de jaarlijkse BOB-campagne is er in 2006 ook extra aandacht voor veilig motorrijden, het gordeldragen bij kinderen, veilige overwegen en weekendongevallen.

1.1.6. Vereenvoudiging van de wegcode

De vereenvoudiging werd op stapel gezet in het licht van twee constatering. Enerzijds is het verkeersreglement, als gevolg van de wijzigingen sedert het voor het eerst verscheen, zodanig ingewikkeld geworden dat de stelregel «Iedere burger wordt geacht de wet te kennen» meer dan ooit op de helling staat. Anderzijds staan er nu zoveel verkeersborden langs de weg dat de complexe visuele verkeersomgeving van de weggebruikers een factor van onzekerheid is geworden.

De vereenvoudiging van de reglementering en de verkeerstekens moet volgende doelen bereiken:

1. Algemeen gesteld, het aantal verkeersborden verminderen;
2. Daar waar al een verbodsbord staat is een bijkomende gebodsbord vaak overbodig. Verbodsborden worden de regel, gebodsborden de uitzondering;

– In plaats van de snelheidsbeperkingen die enkel voor het aangeduide stuk weg gelden, zones 30, 50, 70 en 90 creëren;

– De reglementen voor de wegbeheerders inzake aanvullende verkeersreglementen en het plaatsen van verkeersborden moet duidelijk en eenvoudig zijn. De procedure waarbij elk aanvullend reglement voorafgaand moet overlegd en goedgekeurd worden door de federale inspectie wordt afgeschaft. Verkeersvereenvoudiging wordt ook administratieve vereenvoudiging;

Er wordt gestreefd naar eenvormigheid met de buurlanden. Wat in het buitenland kan, moet ook in het binnenland kunnen.

Een consultatie van de burgers met betrekking tot de verkeersregels of gevallen van onlogisch geplaatste verkeerstekens loopt via de site «ikbenvoor.be».

1.1.7. Auto-écoles

On réalisera au cours de l'exercice 2006 l'application intégrale de l'arrêté royal du 11 mai 2004 concernant les conditions d'agrément des écoles de conduite, entré en vigueur le 1^{er} décembre 2004.

Cette nouvelle réglementation garantit une procédure d'agrément plus transparente et simplifiée et certifie l'octroi d'un agrément au demandeur s'il répond aux conditions posées dans le nouvel arrêté royal.

Le choix du modèle de formation adapté pour l'obtention d'un permis de conduire n'est pas simple. De surcroît, il faut encore souvent sélectionner une auto-école. Pour créer plus de clarté dans ce domaine et rendre ces choix plus simples, nous développons un site internet sur lequel le client venant de différents coins peut demander des informations sur le pourcentage moyen de réussite et les prix de base des centres d'examen, les autos-écoles et les modèles de formation sur une période de 12 mois. Ce site internet sera disponible à partir de 2006.

1.1.8. Formation à la conduite

La formation à la conduite et la procédure en vue de l'obtention du permis de conduire doivent être améliorées. Les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents. Ils sont le plus souvent impliqués dans des accidents survenant la nuit et pendant les week-ends. Une formation à la conduite améliorée doit contribuer à résoudre ce phénomène.

Le système de formation actuel met trop l'accent sur la maîtrise du risque et pas assez sur l'évitement du risque. L'attention ne peut pas seulement aller à l'apprentissage des aptitudes de base techniques (maîtrise du véhicule) et du code de la route, mais également au traitement d'information sur la route, à l'évaluation correcte des risques, un bon comportement dans le trafic en général et à la capacité d'autocontrôle en particulier. Ces dernières aptitudes ne s'apprennent pas en six mois, mais requièrent plusieurs années d'expérience de conduite. C'est pourquoi l'on songe à un système en plusieurs étapes, où le jeune conducteur acquiert pas à pas davantage d'expérience et développe progressivement des droits de participation à la circulation.

Le système de formation actuel a fait l'objet en 2005 d'une radioscopie en concertation avec les jeunes, organisations de jeunes et experts en sécurité, afin d'introduire un nouveau système de formation dans le courant de l'année 2006.

1.1.7. Rijscholen

In de loop van 2006 zal het op 1 december 2004 in werking getreden koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van rijscholen integraal van toepassing zijn.

Deze nieuwe regelgeving garandeert een transparantere en vereenvoudigde erkenningsprocedure en verzekert de aanvrager dat hij een erkenning krijgt als hij aan de in het nieuwe koninklijk besluit gestelde eisen voldoet.

Het kiezen van het geschikte opleidingsmodel voor het behalen van een rijbewijs is niet eenvoudig. Daarenboven moet men dan nog vaak een rijsschool uitkiezen. Om op dit vlak meer duidelijkheid te scheppen en deze keuzes eenvoudiger te maken, ontwikkelen wij een website waarop de klant vanuit verschillende hoeken informatie kan opvragen over gemiddelde slaagpercentages en basisprijzen van examencentra, rijscholen en opleidingsmodellen van over een periode van 12 maanden. Deze website zal beschikbaar zijn vanaf 2006.

1.1.8. Rijopleiding

De rijopleiding en de procedure voor het behalen van het rijbewijs moet verbeterd worden. Jonge bestuurders zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Zij zijn het vaakst betrokken bij ongevallen 's nachts en tijdens de weekends. Een verbeterde rijopleiding moet bijdragen tot een oplossing voor dit fenomeen.

Onder het huidige opleidingssysteem wordt teveel de nadruk gelegd op risicobeheersing en te weinig op risicovermijding. De aandacht mag niet alleen gaan naar het aanleren van de technische basisvaardigheden (voertuigbeheersing) en de verkeersreglementering, maar ook naar het verwerken van informatie op de weg, de juiste inschatting van risico's, een goede verkeersattitude in het algemeen en de vaardigheid tot zelfcontrole in het bijzonder. Deze laatste vaardigheden worden niet aangeleerd binnen een half jaar, maar vereisen enkele jaren rijervaring. Daarom moet er nagedacht worden over een meerfasensysteem, waarbij de jonge bestuurder stap voor stap meer ervaring opdoet en stap voor stap rechten op participatie aan het verkeer opbouwt.

In samenspraak met jongeren, jongerenorganisaties en veiligheidsexperts werd het huidige opleidingsstelsel in 2005 doorgelicht zodat er een nieuw systeem in de loop van 2006 kan ingevoerd worden.

L'introduction d'un nouveau système de formation, où les risques d'accidents sont réduits, jette en outre les bases objectives pour le système de bonus-malus des assurances et doit conduire à ce que les primes d'assurance des jeunes conducteurs soient à nouveau abordables.

1.1.9. Permis de conduire sous forme de carte

La Belgique est favorable à la révision de la directive sur le permis de conduire 1991/439/CEE. Pour diminuer les possibilités de fraude, un permis de conduire européen sous forme de carte va être délivré. Il sera valable 10 ans. On va aussi mettre fin au tourisme du permis de conduire. Si un citoyen européen se voit retirer son permis de conduire dans un État membre, cette interdiction de conduire sera valable pour toute l'Union européenne. Il va aussi y avoir des exigences minimales européennes pour la qualification et le recyclage des examinateurs.

1.1.10. Permis de conduire agricole

Par ailleurs, les démarches déjà entreprises concernant l'introduction d'un permis de conduire spécifique pour tracteurs agricoles seront finalisées de manière à ce que ce permis de conduire devienne une réalité en 2006.

1.1.11. Conduite des motocyclettes

Alors qu'en 2002, le nombre de morts parmi tous les usagers de la route a baissé de 12% par rapport à 2001, on a enregistré chez les motocyclistes et cyclomotoristes une hausse de 8%. Cette évolution est d'autant plus inquiétante qu'à côté de la popularité croissante des motocyclettes en tant que hobby, on utilise de plus en plus de scooters et motos comme moyens de transport utilitaires, par exemple pour le trafic pendulaire ou les entreprises de courrier.

En 2004, une première Table Ronde a été organisée avec les représentants des fédérations de motocyclistes pour examiner quelles mesures bénéficieraient à cette catégorie d'usagers de la route.

Les accidents sont souvent dus à une erreur du conducteur du deux-roues motorisé. L'entrée en vigueur le 5 septembre 2005 de l'arrêté royal transposant la directive européenne 2000/56/CE relative au permis de conduire constitue sans aucun doute une étape importante en matière d'aptitude nécessaire à l'obtention d'un permis de conduire de la catégorie A.

Plus de la moitié des accidents concernait cependant des erreurs commises par des conducteurs d'autres véhicules.

De invoering van een nieuw opleidingssysteem, waarbij de risico's op ongevallen verminderd wordt, legt bovendien een objectieve basis voor het bonus-malus systeem van de verzekeringen en moet er toe leiden dat de verzekeringspremies voor jonge bestuurders terug betaalbaar worden.

1.1.9. Rijbewijs in kaartvorm

België staat ook positief ten opzichte van de herziening van de rijbewijsrichtlijn 1991/439/EEG. Om de mogelijkheden tot fraude te verminderen, zal een Europees rijbewijs in kaartvorm afgegeven worden, dat 10 jaar geldig zal zijn. Ook zal er een eind gesteld worden aan het rijbewijs-toerisme. Als een Europees burger zijn rijbewijs wordt ingetrokken in één lidstaat, zal dit rijverbod gelden voor de hele Europese Unie. Er komen ook Europese minimumvereisten voor de kwalificatie en nascholing van examinatoren.

1.1.10. Landbouwrijbewijs

De reeds ondernomen stappen betreffende de invoering van een specifiek rijbewijs voor landbouwtractoren zullen afgerond worden zodat dit rijbewijs in 2006 werkelijkheid wordt.

1.1.11. Motorrijden

Terwijl het dodental in 2002 voor alle weggebruikers met 12% is gedaald ten opzichte van 2001, registreerden men bij motorrijders en bromfietzers een stijging van 8%. Deze evolutie is des te meer zorgwekkend, omdat naast de groeiende populariteit van het motorrijden als vrijetijdsbesteding, steeds meer scooters en motoren gebruikt worden als utilitaire vervoermiddelen, bijvoorbeeld voor het woon-werkverkeer of door koerierbedrijven.

In 2004 werd een eerste Ronde Tafel met de vertegenwoordigers van de motorrijdersbonden gehouden om na te gaan welke maatregelen deze categorie van weggebruikers ten goede kunnen komen.

Vaak hebben de ongevallen te maken met een fout van de bestuurder van de gemotoriseerde tweewieler. De inwerkingtreding op 5 september 2005 van het koninklijk besluit dat de Europese richtlijn 2000/56/EG betreffende de rijbewijzen omzet, is ongetwijfeld een belangrijke stap betekenen in de opleiding die naar het rijbewijs van de categorie A leidt.

Meer dan de helft van de ongevallen betrof echter fouten van bestuurders van andere voertuigen.

Des campagnes de sensibilisation ont été mises sur pied en 2005 en collaboration avec l'IBSR. Si celles-ci ne produisent pas les effets escomptés, d'autres mesures devront être envisagées.

Les conclusions des groupes de travail seront présentées devant la Commission fédérale pour la sécurité routière qui ont examiné en 2004 d'une part, la formation à la conduite des motocyclistes et, d'autre part, les aménagements infrastructurels de la voirie plus favorables aux motocyclistes.

Ces recommandations nécessiteront en effet probablement une adaptation de la réglementation et/ou des exigences de formation ainsi que des initiatives des gestionnaires de voirie, compétents en matière d'infrastructure.

1.1.12. Tuning

De très nombreux jeunes se passionnent pour ce hobby qu'est le tuning de voitures et motos. L'on analyse, en collaboration avec toutes les parties concernées, la façon dont ces jeunes peuvent vivre pleinement leur passion sans mettre en péril la sécurité de leurs voitures. Cette enquête va livrer ses premiers fruits sous la forme d'un catalogue de tuning, accessible tant pour les tuners eux-mêmes que pour les autres parties concernées (services de contrôle, assurances,...). Ce catalogue ne représente qu'un point de départ. Au fur et à mesure que des solutions seront apportées aux points noirs et aux questions, le catalogue sera adapté.

1.1.13. Réforme du contrôle technique

Ces dernières années, une meilleure prévention des risques routiers représente un élément important de la politique de sécurité routière. Au début de l'année 2006, on va continuer à travailler à la réforme du contrôle technique. Les modifications qui seront apportées à l'arrêté royal du 15 mars 1998 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité peuvent être résumées comme suit:

le contrôle technique complet avant immatriculation sera obligatoire pour les véhicules de catégorie N1;

les véhicules de catégorie M1 pourront obtenir, sous certaines conditions, un certificat de visite valable 2 ans (ces conditions auront trait à l'ancienneté et au kilométrage du véhicule, ainsi qu'au fait que le véhicule a été présenté ou non à temps au contrôle technique);

In samenwerking met het BIVV werden de in 2005 opgezette sensibiliseringscampagnes verder gezet. Indien deze niet voldoende vruchten afwerpen, zullen andere maatregelen moeten worden overwogen.

De conclusies van de werkgroepen zullen aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid voorgelegd worden die in 2004 enerzijds de opleiding van de motorrijders en anderzijds infrastructurele aanpassingen van de openbare weg ten behoeve van motorrijders, onderzocht hebben.

Deze aanbevelingen zullen waarschijnlijk een aanpassing van de reglementering en/of van de opleidingseisen vereisen, alsook initiatieven uitgaande van de wegbeheerders die voor de infrastructuur bevoegd zijn.

1.1.12. Tuning

Zeer veel jonge mensen zijn gepassioneerd door de hobby van het tunen van auto's en moto's. Er wordt, in samenwerking met alle betrokken partijen, onderzocht hoe deze jongeren ten volle hun hobby kunnen beoefenen, zonder daarbij afbreuk te doen aan de veiligheid van hun wagens. Dit onderzoek zal zijn eerste vruchten afwerpen in de vorm van een tuningcatalogus, die toegankelijk zal zijn voor zowel de tuners zelf als voor alle andere betrokken partijen (controlediensten, verzekeringen, ...). Deze catalogus is slechts een startpunt. Naarmate meerdere knelpunten en vraagstukken opgelost worden, zal de catalogus aangepast worden.

1.1.13. Hervorming van de technische keuring

Een betere preventie van de verkeersrisico's is een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid over de laatste jaren. Begin 2006 zal worden doorgevoerd aan de hervorming van de technische keuring. De wijzigingen die zullen worden aangebracht in het koninklijk besluit 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheids toebehoren moeten voldoen kunnen als volgt worden samengevat:

de verplichting van een volledige technische keuring vóór inschrijving zal worden uitgebreid tot de voertuigen van de categorie N1;

voertuigen van de categorie M1 zullen onder bepaalde voorwaarden een keuringsbewijs met een geldigheidsduur van 2 jaar kunnen krijgen (deze voorwaarden zullen betrekking hebben op de ouderdom en de kilometerstand van het voertuig, alsook op het feit of het voertuig al dan niet tijdig ter keuring werd voorgezonden);

l'absentéisme sera pris en charge (à cet effet, un groupe de travail spécifique, composé de représentants du SPF Mobilité et Transports, d'organismes de contrôle agréés, de la police et du parquet, sera mis sur pied);

pour la protection du consommateur, un contrôle technique supplémentaire obligatoire sera effectué sur les véhicules d'occasion des catégories M1 et N1, préalablement à l'immatriculation;

on va analyser la mesure dans laquelle le secteur des garages peut être impliqué dans le cadre de cette réforme.

1.1.14. Contrôle technique camions

Un contrôle technique approfondi le long des routes avec l'introduction d'appareils mobiles pour contrôler les freins est encore planifié pour 2006.

1.1.15. Utilisation de la ceinture de sécurité

Afin de répondre aux prescrits de la directive 2003/20/CE dont l'objet est d'harmoniser l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes en vue d'assurer aux usagers de la route une plus grande sécurité, la rédaction de l'arrêté royal de transposition dans le code de la route belge a été entamée au cours de l'exercice 2005.

En 2006, les travaux de transposition seront poursuivis de sorte à respecter le délai imparti par la Commission européenne, à savoir le 9 mai 2006.

Les principales modifications contenues dans cet arrêté royal prévoient d'une part que les enfants d'une taille inférieure à 135 cm doivent être transportés au moyen d'un système de retenue pour enfant et d'autre part, que l'usage obligatoire de systèmes de retenue pour enfant est dorénavant fonction de la taille de l'enfant plutôt que de son âge.

1.1.16. Transport par route: formation

En raison de leur construction et de leur masse, les camions présentent un risque spécifique, e. a. de par la visibilité limitée qu'on a depuis le camion sur l'environnement direct (surtout en cas de virage à droite) et à cause du rôle du chargement lors de la conduite. En cas de collisions entre des camions et d'autres usagers de la route, les lésions encourues sont souvent très graves.

het absenteïsme zal worden aangepakt (hiertoe zal een specifieke werkgroep worden opgericht bestaande uit vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de erkende keuringsinstellingen, de politie en het parket);

ter bescherming van de consument zal worden voorafgaandelijk aan de inschrijving van tweedehandsvoertuigen van de categorieën M1 en N1 een verplichte bijkomende technische keuring worden uitgevoerd;

er zal worden onderzocht in welke mate de garage-sector in het kader van deze hervorming kan betrokken worden.

1.1.14. Technische keuring vrachtwagens

Een doorgedreven technische controle langs de weg met de invoering van mobiele toestellen om de remmen te controleren wordt nog geïmplementeerd voor 2006.

1.1.15. Gebruik van veiligheidsgordel

Teneinde te voldoen aan de voorschriften van Richtlijn 2003/20/EG, die bedoeld is om het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton te harmoniseren opdat de weggebruikers een grotere mate van veiligheid kan worden gewaarborgd, werd in de loop van 2005 gestart met de opmaak van het koninklijk besluit tot omzetting in het Belgische verkeersreglement.

In 2006 zal worden voortgewerkt aan de omzetting om de door de Europese Commissie toegestane termijn, nl. 9 mei 2006, na te komen.

De belangrijkste wijzigingen in dit koninklijk besluit zijn enerzijds dat kinderen kleiner dan 135 cm in een kinderbeveiligingssysteem moeten worden vervoerd en anderzijds dat het verplichte gebruik van een kinderbeveiligingssysteem voortaan samenhangt met de lengte van het kind in plaats van zijn leeftijd.

1.1.16. Wegvervoer: opleiding

Door hun voertuigbouw en massa vormen de vrachtwagens een specifiek risico o.a. door de beperkte zichtbaarheid vanuit de vrachtwagen op de directe omgeving (vooral bij het rechts afslaan) en door de rol van de belading bij het rijden. Bij botsingen tussen vrachtwagens en andere weggebruikers zijn de opgelopen letsels vaak zeer ernstig.

Le problème de sécurité dans ce segment se ramène en grande partie à une attitude professionnelle. Celle-ci peut seulement être obtenue par une bonne formation initiale, qu'on ne remplace pas sans plus par un simple examen.

La grande majorité des conducteurs de camions et autobus travaille actuellement sur la base d'un permis de conduire de catégorie C et/ou D qui a été obtenu après un examen théorique, une formation et un examen pratique.

Force est de constater que les exigences professionnelles contemporaines rendent la formation actuelle inadéquate, ce qui engendre d'incontestables problèmes de sécurité.

La directive 2003/59/CE donne la possibilité d'élaborer en Belgique une réglementation qui permettra d'augmenter et de reconnaître la compétence professionnelle des conducteurs de poids lourds et d'autocars. Outre une formation de base reconnue, le recyclage permanent obligatoire est, eu égard à la technologie changeante et la situation du trafic, une pure nécessité. Les travaux entamés en 2004 et en 2005 ont permis aux acteurs concernés d'examiner ensemble les différentes possibilités de transposition en droit belge proposées par la directive européenne.

Parmi les nombreuses options offertes par la circulaire, on a préféré celles qui étaient les plus appropriées aux objectifs à atteindre non seulement pour la promotion de la sécurité routière mais aussi pour stimuler l'emploi dans le secteur des transports.

Ceci peut être réalisé en complétant les possibilités et équipements de formation existants (dans le cadre de l'obtention du permis de conduire catégories C et D) avec les garanties de qualité telles que prévues dans la circulaire, en vue d'améliorer la compétence professionnelle.

En 2006, l'arrêté royal transposant la directive sera publié.

1.1.17. Transport de marchandises dangereuses (ADR)

Le transport de marchandises dangereuses (ADR) est réglé par les pouvoirs publics par la transposition et l'application de dispositions réglementaires internationales constamment actualisées.

Sur le plan réglementaire les objectifs fixés pour l'année 2005 et 2006 sont les suivants:

- Modification de l'arrêté royal du 1^{er} juillet 1999 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses par route, par rail ou par

Het veiligheidsprobleem in dit segment is voor een groot deel terug te brengen tot een professionele attitude. Deze kan enkel maar bekomen worden door een goede initiële vorming, die niet zo maar te vervangen is door een examen.

De overgrote meerderheid van de bestuurders van vrachtwagens en autobussen werkt momenteel op basis van een rijbewijs categorie C en/of D dat verworven werd na een theoretisch examen, een opleiding en een praktisch examen.

Eigenlijk maken de beroepsvereisten van tegenwoordig de huidige opleiding ontoereikend, wat tot onbetwistbare veiligheidsproblemen leidt.

De richtlijn 2003/59/EG geeft de mogelijkheid om in België een regelgeving uit te werken die de vakbekwaamheid voor bestuurders van vrachtwagens en autobussen verhogen en erkennen. Naast een erkende basisvorming is de verplichte permanente bijscholing, gezien de wijzigende technologie en verkeerssituatie een pure noodzaak. Tijdens de in 2004 en in 2005 aangevatte werkzaamheden hebben de betrokken actoren de verschillende mogelijkheden van omzetting in Belgisch recht van de Europese richtlijn onderzocht.

Onder de talrijke opties die de richtlijn biedt, wordt de voorkeur gegeven aan deze welke het meest schatplichtig zijn aan haar doelstellingen, met name niet enkel het bevorderen van de verkeersveiligheid, maar ook het stimuleren van de tewerkstelling in de transportsector.

Dit kan gerealiseerd worden door een aanvulling van de bestaande opleidingsmogelijkheden en –voorzieningen (in het kader van het behalen van het rijbewijs categorie C en D) met de kwalitatieve garanties die de richtlijn aanreikt, zodat de vakbekwaamheid verder kan uitgebouwd worden.

In 2006 zal het koninklijk besluit dat de richtlijn omzet gepubliceerd worden.

1.1.17. Wegvervoer van gevaarlijke goederen (ADR)

Het vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) wordt door de overheid geregeld door de omzetting en de toepassing van de steeds geactualiseerde internationale regelgevende bepalingen.

Op reglementair vlak worden de volgende doelstellingen voor 2005 et 2006 vastgelegd:

- wijziging van het koninklijk besluit van 1 juli 1999 betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnen-

voie navigable pour permettre la prolongation du certificat de formation;

- modernisation de l'arrêté royal du 24 mars 1997 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de transport par route de marchandises dangereuses. Une gradation des amendes perçues immédiatement et une meilleure classification des infractions d'après le danger qu'elles représentent doivent étendre la base et le respect de la réglementation;

- Transposition de la directive 2004/112/CE de la Commission du 13 décembre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 95/50/CE concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

- L'harmonisation des réglementations relatives au transport de marchandises dangereuses par route et par rail;

- L'article 48 bis de l'Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général pour la police de la circulation routière devra tenir compte des modifications prévues dans l'ADR en matière de signalisation des tunnels.

1.1.18. Transport par route: Tachygraphe digital

L'échéance fixée au 5 août 2005 par la Commission européenne pour l'introduction du tachygraphe digital a été respectée.

La phase de développement de la délivrance des cartes tachygraphiques de conducteur, d'entreprise, d'atelier et de contrôleur est achevée; la gestion du système a atteint son rythme de croisière.

En principe, tous les nouveaux véhicules qui ont été immatriculés à partir du 5 août 2005 en Belgique devaient donc être équipés d'un tachygraphe numérique. Toutefois, une période de tolérance était en vigueur jusqu'au 31 décembre 2005 pour l'immatriculation de nouveaux véhicules qui étaient encore équipés d'un tachygraphe analogique, à condition de pouvoir apporter la preuve qu'il était impossible d'équiper le véhicule d'un tachygraphe numérique. A partir du 1 janvier 2006, la règle générale est la suivante: chaque véhicule qui est immatriculé en Belgique doit être équipé d'un tachygraphe numérique.

Les principaux objectifs pour 2006 sont les suivants:

Réduire, dans toute la mesure du possible, le délai de délivrance des cartes qui est actuellement de 10 jours, ceci dans le strict respect des règles de sécurité et de sûreté imposées par réglementation européenne; des recherches sont actuellement en cours en vue de per-

wateren. Met als doel de verlenging van het scholingscertificaat;

- modernisering van het koninklijk besluit van 24 maart 1997 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen. Een betere groepering van de overtredingen en een gradering van de onmiddellijk geïnde boetes volgens het gevaar dat ze opleveren, moet het draagvlak en naleving van de reglementering verhogen.

- omzetting van richtlijn 2004/112/EG van de Commissie van 13 december 2004 tot aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Richtlijn 95/50/EG betreffende uniforme procedures voor de controle op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

- De harmonisering van de reglementeringen betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor en over de weg

- Artikel 48bis van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer zal moeten rekening houden met de wijzigingen waarin het ADR voorziet op het vlak van de signalisatie van de tunnels.

1.1.18. Wegvervoer: Digitale tachograaf

De streefdatum voor de invoering van de digitale tachograaf die door de Europese Commissie op 5 augustus 2005 werd vastgelegd, werd gehaald.

De ontwikkelingsfase voor de uitreiking van digitale bestuurders-, bedrijfs-, werkplaats- en controle-tachograafkaarten is beëindigd; het beheer van het systeem heeft zijn kruissnelheid bereikt.

Principieel dienden alle nieuwe voertuigen die vanaf 5 augustus 2005 in België werden ingeschreven dan ook te zijn uitgerust met een digitale tachograaf. Tot 31 december 2005 gold evenwel een tolerantieperiode voor de inschrijving van nieuwe voertuigen die nog waren uitgerust met een analoge tachograaf, mits het bewijs kon worden geleverd dat het onmogelijk was het voertuig uit te rusten met een digitale tachograaf. Vanaf 1 januari 2006 geldt als algemene regel dat elk voertuig dat in België wordt ingeschreven dient te zijn uitgerust met een digitale tachograaf.

De voornaamste objectieven voor 2006 zijn de volgende:

Het zo veel mogelijk verkorten van de termijn voor het uitreiken van kaarten die momenteel 10 dagen bedraagt, dit volgens het strikt respect van de regels aangaande veiligheid en betrouwbaarheid opgelegd door Europese reglementering; onderzoeken zijn reeds be-

mettre des transmissions informatiques de photos et de signatures des demandeurs et de favoriser les facturations électroniques;

Améliorer et automatiser complètement les interfaces informatiques avec le Registre national, la Banque Carrefour des Entreprises et les banques de données des permis de conduire afin de rationaliser la gestion et d'accélérer le traitement des demandes;

Tirer parti de l'expérience acquise sur le terrain afin de rendre les contrôles efficaces et équitables tout en limitant au maximum le temps d'immobilisation des véhicules; poursuivre l'équipement et la formation des services de contrôle de manière à pouvoir utiliser toutes les potentialités qu'offre le nouvel appareil de contrôle;

Parfaire en permanence le site Web www.digitach.be dans le but de présenter à tous les clients une information optimale visant à faciliter l'introduction de toutes les demandes.

1.1.19. Transport par route: Limiteurs de vitesse

Les directives européennes 2002/85/CE et 2003/26/CE ont déjà été transposées en droit belge. Au printemps 2006, la directive 2004/11/CE sera également transposée en droit belge. A partir de cette transposition, un limiteur de vitesse sera obligatoire sur tous les véhicules transportant des marchandises ayant une masse maximale de plus de 3500 kg (auparavant 12T) et sur tous les véhicules qui transportent plus de 8 passagers, conducteur non compris (auparavant 10T). On va également prévoir les règles de contrôle nécessaires et les conditions d'agrément pour les installateurs de limiteurs de vitesse.

1.1.20. Contrôles sur les routes

Le fait que l'organisation du secteur du transport sera déterminante pour la qualité de la mobilité des citoyens implique également la définition et la garantie pour le secteur de conditions de concurrence plus claires et plus transparentes.

Il ressort de l'historique des contrôles du transport des marchandises et des personnes sur la route et dans les entreprises, qu'environ 14% des véhicules contrôlés sont en infraction. Deux tiers des infractions constatées ont un lien direct avec la sécurité routière. Cette situation indique le besoin d'un système de contrôle efficace, tant sur les plans qualitatif que quantitatif, prioritairement axé sur:

zig om de elektronische overdacht van foto's en handtekeningen van aanvragers toe te laten en om de elektronische facturaties te bevorderen;

De elektronische gegevensuitwisseling met het Rijksregister, de Kruispuntbank van Ondernemingen en de databank rijbewijzen te verbeteren en volledig te automatiseren teneinde het beheer te optimaliseren en de behandeling van de aanvragen te versnellen.

Lessen trekken uit de op het terrein opgedane ervaring teneinde de controles doeltreffend en evenwichtig te maken, en dit door zoveel mogelijk het oponthoud van de voertuigen te beperken; de uitrusting en de vorming van de controlediensten teneinde alle mogelijkheden die het nieuwe controleapparaat biedt, optimaal te benutten.

De website www.digitach.be voortdurend vervolmaken teneinde optimale informatie aan alle klanten te verschaffen om de indiening van alle aanvragen te vergemakkelijken.

1.1.19. Wegvervoer: Snelheidsbegrenzers

De Europese richtlijnen 2002/85/EG en 2003/26/EG werden reeds in Belgisch recht omgezet. In het voorjaar van 2006 zal ook richtlijn 2004/11/EG in Belgisch recht worden omgezet. Van dan af zal een snelheidsbegrenzer verplicht zijn in alle voertuigen voor goederenvervoer met een maximummassa van meer dan 3500 kg (vroeger 12 T) en in alle voertuigen die meer dan 8 passagiers vervoeren, bestuurder niet inbegrepen (vroeger 10 T). Tevens zal in de nodige controleregels en erkenningsvoorwaarden voor de installateurs van snelheidsbegrenzers worden voorzien.

1.1.20. Controles op de weg

Het feit dat de organisatie van de transportsector bepalend zal zijn voor de kwaliteit van de mobiliteit van de burgers betekent tevens dat er voor de sector klare en transparantere concurrentievoorwaarden worden gecreëerd en gegarandeerd.

Uit de historiek van de controles van het goederen- en personenvervoer op de weg en in de ondernemingen, blijkt dat ongeveer 14% van de gecontroleerde voertuigen in overtreding zijn. Twee derde van de vastgestelde overtredingen staan rechtstreeks in verband met de verkeersveiligheid. Deze toestand wijst op de behoefte aan een hoogstaand en doeltreffend controlesysteem, zowel op kwalitatief als op kwantitatief vlak dat prioritair gericht is op:

- la sécurité routière;
- des conditions de concurrence loyale dans le secteur;
- des conditions de travail correctes pour les chauffeurs.

Il importe donc également d'organiser des contrôles fortement ciblés. A cet effet, l'on utilise depuis octobre 2005 une méthode qui découle d'un large programme d'amélioration par rapport au fonctionnement de tous les services de contrôle du SPF. Ce qui est important à ce propos, c'est l'utilisation d'une méthode d'analyse de risques sur les données connues et les résultats de contrôle afin de définir clairement les types de transport et d'entreprises de transport qui seront soumis à des contrôles prioritaires. Cet instrument sera utilisé de manière souple pour maintenir un lien correct avec l'évolution dans le secteur.

Toutefois, l'on peut déjà affirmer que le point de contrôle le plus important concernera le respect des temps de conduite et de repos et l'utilisation du tachygraphe, parce que les infractions dans ce domaine portent atteinte tant à la sécurité routière qu'aux conditions de concurrence et de travail dans le secteur. L'analyse de risques permet de déterminer le type de transport le plus sensible dans ce domaine. D'autre part, les infractions relatives aux licences de transport et au chargement feront également l'objet d'une attention particulière.

La politique du personnel du SPF va mettre l'accent sur l'engagement de nouveaux membres du personnel et sur la formation du personnel de contrôle afin d'optimiser la connaissance technique de l'appareil de contrôle.

1.1.21. Transport exceptionnel

Dans le domaine de la circulation du transport exceptionnel, un arrêté royal sera pris en 2006 afin d'actualiser et de compléter la réglementation actuelle, d'assurer une plus grande sécurité de ce type de transport et de permettre une délivrance plus efficace des demandes d'autorisation.

Un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions sera également proposé aux fins d'une part, d'assurer un meilleur suivi de l'utilisation de l'infrastructure et, d'autre part, d'encourager et de promouvoir la multimodalité du transport exceptionnel auprès des clients et des transporteurs.

- de verkeersveiligheid;
- eerlijke concurrentievoorwaarden in de sector;
- correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.

Het is dan ook belangrijk om sterk doelgerichte controles te organiseren. Hiervoor wordt sedert oktober 2005 gebruik gemaakt van de methodiek die voortgevloeid is uit een uitgebreid verbeteringsprogramma met betrekking tot de werking van alle controlediensten van de FOD. Belangrijk hierbij is het gebruik van een methode van risicoanalyse op de gekende gegevens en controle-resultaten om duidelijk te bepalen op welk type van vervoer en vervoerbedrijf de controles prioritair zullen worden gericht. Dit instrument zal soepel gebruikt worden om een correcte band met de evolutie in de sector te behouden.

Er kan evenwel nu al worden gesteld dat de grootste klemtoon op de naleving van de rij- en rusttijden en op het gebruik van de tachograaf zal worden gelegd, omdat de overtredingen in dit domein zowel de veiligheid van het verkeer als de concurrentievoorwaarden en de arbeidsvoorwaarden in de sector schaden. De risicoanalyse laat toe te bepalen in welk type van vervoer dit het meest gevoelig ligt. Aan de andere kant zullen de overtredingen met betrekking tot de vervoervergunningen en de lading eveneens een bijzondere aandacht krijgen.

Het personeelsbeleid van de FOD zal het accent leggen op de aanwerving van nieuwe personeelsleden en op de opleiding van het controlepersoneel om de technische kennis van het controleapparaat te optimaliseren.

1.1.21. Uitzonderlijk vervoer

Een koninklijk besluit betreffende het verkeer van uitzonderlijk vervoer zal in 2006 uitgevaardigd worden teneinde de huidige reglementering bij te sturen en aan te vullen om meer veiligheid te bieden en de uitreiking van de vergunningen op een meer efficiënte wijze te laten verlopen.

Een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten zal ook voorgesteld worden enerzijds om het gebruik van de infrastructuur beter op te volgen en anderzijds om de multimodaliteit bij de klanten en de vervoerders te promoten en aan te moedigen.

1.1.22. Collaboration entre les services de contrôle belges

Pour organiser les contrôles d'une manière plus efficace, la collaboration entre les divers services de contrôle belges et étrangers est nécessaire.

Sur le plan national, l'exécution du Plan d'Action du 20 novembre 2001 relatif à la collaboration entre les divers services de contrôle belges a à présent atteint sa vitesse de croisière au travers du fonctionnement d'un Groupe pilote (appelé Comité de Direction) et neuf cellules provinciales qui sont gérées par le Service de Contrôle du Transport routier de la DGTT.

Le SPF joue ici un rôle moteur et dynamique notamment par l'organisation régulière de contrôles en commun. La collaboration doit aboutir à un contrôle plus efficace et une complémentarité en fonction des objectifs prioritaires susmentionnés. Cette collaboration mène à une sensibilisation commune par un bon échange des informations recueillies et même à des initiatives de formation des équipes de contrôle.

1.1.23. Accord international «Euro Contrôle Routes»

La collaboration active avec les services de contrôle étrangers a été institutionnalisée par la signature de l'Accord international Euro Contrôle Route du 5 octobre 1999. Elle regroupe les pays suivants: la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Irlande, la Pologne, l'Autriche et l'Espagne.

Cet Accord vise, principalement, les échanges mutuels en matière de formation et de méthode de travail, l'échange de données relatives aux contrôles effectués et aux infractions constatées, un certain degré d'harmonisation des méthodes de contrôle et l'organisation de contrôles communs. Il permet également de suivre de près, au moyen de contrôles simultanés dans les différents pays adhérents, certains flux de trafic tels que les déplacements de vacanciers en autocar.

Les prochaines années, l'on continuera à se concentrer sur les échanges d'expériences et de possibilités de formation.

1.1.22. Samenwerking tussen de Belgische controlediensten

Om de controles op een doeltreffender manier te organiseren is de samenwerking tussen de diverse Belgische en buitenlandse controlediensten noodzakelijk.

Op nationaal niveau is de uitvoering van het Actieplan van 20 november 2001 betreffende de samenwerking tussen de verschillende Belgische controlediensten thans op kruissnelheid gekomen door de werking van een Stuurgroep (Directiecomité genaamd) en negen provinciale cellen die door de Dienst Controle van het Wegvervoer van het DGVL beheerd worden.

De FOD heeft hier een leidinggevende en dynamiserende rol, inzonderheid door de regelmatige organisatie van gemeenschappelijke controles. De samenwerking moet leiden tot meer efficiënte controle en complementariteit in functie van bovenstaande prioritaire doelstellingen. Deze samenwerking kan ook leiden tot gemeenschappelijke sensibilisering door een gepaste uitwisseling van de verzamelde informatie en zelfs tot initiatieven inzake de opleiding van de controleteams.

1.1.23. Internationaal akkoord «Euro Controle Wegen»

Een actieve samenwerking met de buitenlandse controlediensten werd officieel ingesteld door de ondertekening op 5 oktober 1999 van het internationaal akkoord «Euro Controle Wegen». De volgende landen werken eraan mee: België, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Ierland, Polen, Oostenrijk en Spanje.

Dit akkoord strekt voornamelijk tot de onderlinge uitwisseling van informatie betreffende de opleiding van de controleurs, de gebruikte werkmethode, de uitgevoerde controles en de vastgestelde overtredingen, alsmede een zekere graad van harmonisatie van de controlemethoden en de organisatie van gezamenlijke controles. Dankzij simultane controles in de verschillende deelnemende landen kunnen bepaalde verkeersstromen, zoals de verplaatsingen per autocar van vakantiegangers, van nabij gevolgd worden.

De volgende jaren zal men zich verder concentreren op uitwisseling van ervaring en opleidingsmogelijkheden.

1.1.24. Catalogue des amendes

La logique de la nouvelle loi sur la circulation sera prolongée à la réglementation concernant le transport de marchandises et des personnes. A la demande et en collaboration avec le secteur du transport, une proposition d'un catalogue des amendes selon un modèle allemand sera développée en 2006. Ceci implique que toutes sortes d'infractions en rapport avec le transport de marchandises et des personnes seront clairement cataloguées et que des gradations seront introduites dans le système des amendes actuel.

1.2. Sécurité du trafic aérien

1.2.1. Safety Management System

La sécurité des opérations est gérée via le Safety Management System. L'arrêté royal relatif au système de gestion de la sécurité des risques ATS (Air Traffic System) et l'application du SMS (Safety Management System) sera publié en 2005. Après la rédaction d'une circulaire d'application et d'un manuel de procédures sur la base des documents de guidance d'Eurocontrol (ESARR 3 et 4), l'autorité de surveillance nationale des services de la navigation aérienne agréera et supervisera de tels systèmes.

1.2.2. Licence de contrôleurs aériens et certification des écoles de formation

La signature de cet arrêté royal est prévue pour la fin de 2005, quand une circulaire et un manuel de procédures auront été rédigés sur la base des documents de guidance d'Eurocontrol (ESARR 5) et pour autant qu'une harmonisation aura été convenue entre les partenaires civils et militaires. L'on pourra ensuite commencer à délivrer toutes les licences et la certification des 2 écoles ATS (Belgocontrol et les militaires).

1.2.3. Sécurité des aéronefs

Suite à la série d'accidents survenus au milieu de l'année 2005 et afin d'éviter que le nouvel essor du secteur aéronautique s'accompagne d'un accroissement synchrone des accidents, une attention toute particulière est portée à la preuve de la sécurité aérienne. Les inspections SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), une liste jusqu'à présent nationale des compagnies aériennes frappées d'interdiction de vol et l'obligation de communiquer l'identité du transporteur aérien sont autant de signes d'une plus grande implication du passager. La Belgique soutient les efforts déployés pour un échange international des données et pour une plus

1.1.24. Boetecatalogus

De logica van de nieuwe verkeerswet zal worden doorgetrokken naar de reglementering inzake het vracht- en personenvervoer. Op vraag van, en in samenwerking met de transportsector, zal in 2006 een voorstel van boetecatalogus naar Duits model worden uitgewerkt. Dit houdt in dat alle soorten overtredingen met betrekking tot het vracht- en personenvervoer duidelijk worden gecatalogeerd en dat er gradaties in het bestaande boetesysteem worden ingebracht.

1.2. Veiligheid luchtverkeer

1.2.1. Safety Management System

De veiligheid van de operaties wordt beheerd via het Safety Management System. Het koninklijk besluit inzake het systeem voor het beheer van de veiligheid van de risico's ATS (Air Traffic System) en toepassing van het SMS (Safety Management System) zal in 2005 gepubliceerd worden. Na het opstellen van een omzendbrief en een procedurehandboek op basis van Eurocontrol-richtlijnen (ESARR 3 en 4) zal de Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaartnavigatiediensten dergelijke systemen erkennen en superviseren.

1.2.2. Vergunning van luchtverkeersleiders en certificering van de opleidingsscholen

De ondertekening van dit koninklijk besluit is voorzien eind 2005, wanneer een omzendbrief en een procedurehandboek opgesteld zijn op basis van Eurocontrolrichtlijnen (ESARR 5) en voor zover harmonisering is afgesproken tussen burgerlijke en militaire partners. Daarna kan met de uitreiking van alle vergunningen en de certificering van de 2 ATS-scholen (Belgocontrol en de militairen) begonnen worden.

1.2.3. Veiligheid van de vliegtuigen

Om een gelijke tred van ongevallen met de hernieuwde ontwikkeling van de luchtvaart te doorbreken en ingevolge de ongevallenreeks van medio 2005 wordt een bijzondere nadruk gelegd op de vaststelling van de vliegveiligheid. SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) inspecties, een vooralsnog nationale lijst van uitgebannen maatschappijen en het verplicht mededelen van de identiteit van de vervoerder maken van de passagier een meer betrokken partij. België steunt de inspanningen tot internationale uitwisseling van gegevens en grotere doorzichtigheid en verhoogt waar nodig zijn inspecties en de informatie van de passagier. In

grande transparence et augmente au besoin ses inspections et l'information aux passagers. En 2006, le nombre d'inspections sera encore augmenté.

La Belgique est aussi positive face à la révision du règlement 2320/2002/CE, par laquelle les mesures de sécurité ne seraient plus uniquement valables dans les aéroports, mais aussi à bord des avions qui sont inscrits dans l'UE.

1.2.4. Réalisation du ciel unique européen

L'autorité nationale de surveillance des services de la navigation aérienne (NSA) telle que défini par l'Union européenne (UE) dans son règlement Ciel Unique est créé au sein de la DGTA, et sera opérationnel en 2006. Elle participe activement dans les divers comités internationaux et régionaux de l'UE et d'Eurocontrol, chargés de l'application de ce règlement. La création d'un bloc espace aérien fonctionnel est en cours, sur la base de la structure existante de MUAC (Maastricht Upper Airspace Centre). Le contrat de gestion de Belgocontrol prévoit en outre l'interopérabilité, voire l'intégration, des services de navigation civils et des services militaires.

1.3. Sécurité maritime

1.3.1. Sécurité maritime

La réglementation concernant la sécurité du transport maritime est très vaste et fondée d'une part, sur divers traités internationaux adoptés au sein de l'Organisation Maritime internationale et d'autre part, sur la réglementation communautaire qui garantit l'application harmonisée d'une partie importante de cette réglementation internationale.

Des navires qui ne répondent pas à ces dispositions internationales et communautaires, naviguent toujours. Ces navires, appelés «navires substandard», représentent non seulement une menace pour la sécurité et l'environnement marin, mais entraînent aussi une distorsion de la concurrence loyale.

Le maintien du respect de la réglementation de la sécurité via une politique d'inspection soutenue par une analyse de risques est développé et appliqué par la Direction Générale Transport Maritime (DGTM).

Un instrument important pour lutter contre le phénomène est le contrôle par l'état de port et ses moyens de sanction. La Belgique a un rôle important à jouer lors de ce contrôle vu l'importance des ports sur son territoire.

2006 zal het aantal inspecties verder worden opgedreven.

België staat ook positief ten opzichte van de herziening van verordening 2320/2002/EG, waardoor de veiligheidsmaatregelen niet enkel zouden gelden op luchthavens, maar ook aan boord van vliegtuigen die ingeschreven zijn in de EU.

1.2.4. Verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

De nationale Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaartnavigatiediensten (NSA) zoals bepaald door de Europese Unie (EU) in haar verordening «Gemeenschappelijk Luchtruim» werd opgericht binnen het DGLV en zal operationeel zijn in 2006. Het DG participeert actief in de diverse internationale en regionale EU – en Eurocontrolcomités die met de toepassing van deze verordening belast zijn. De oprichting van een functionele luchtruimblok wordt uitgewerkt op basis van de bestaande MUAC structuur (Maastricht Upper Airspace Centre). Het beheerscontract met Belgocontrol voorziet bovendien de interoperabiliteit, namelijk de integratie van de burgerlijke en militaire navigatiediensten.

1.3. Maritieme veiligheid

1.3.1. Maritieme veiligheid

De regelgeving met betrekking tot de veiligheid van het maritieme vervoer is zeer uitgebreid en gesteund, enerzijds, op diverse internationale verdragen aangenomen in de schoot van de internationale Maritieme Organisatie en anderzijds op communautaire regelgeving die de geharmoniseerde toepassing van een belangrijk deel van deze wereldwijde regelgeving verzekert.

Toch varen er schepen rond die niet beantwoorden aan deze internationale en communautaire bepalingen. Deze schepen, die «substandaard schepen» worden genoemd, vormen niet alleen een bedreiging voor de veiligheid en het mariene milieu maar geven daarenboven aanleiding tot een ernstige verstoring van de eerlijke concurrentie.

De permanente naleving van deze veiligheidsregelgeving wordt door het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) gecontroleerd via een op een risicoanalyse gesteund inspectiebeleid.

Een belangrijk instrument voor het bestrijden van de substandaard schepen is de havenstaatcontrole en de sancties die ermee gepaard gaan. Gelet op het grote belang van onze havens, speelt België een voorname rol bij deze controle.

La commission européenne dans le paquet annoncé des mesures «ERIKa III» prévoit l'adaptation de la réglementation UE en matière d'exécution de contrôle par l'état de port.

1.3.2. Sécurité du transport fluvial

Dans le domaine de la sécurité dans la navigation intérieure, l'objectif global est de mieux faire coïncider les législations et réglementations belges avec les règlements et accords internationaux. Et de les moderniser dans le courant des deux années à venir. Ceci comporte la prise d'un paquet de mesures relatives à la révision effective et fondamentale de ce qui existe et le développement de nouvelles réglementations en matière fluviale.

Dans le domaine du maintien du respect de la réglementation, une attention particulière sera portée à l'amélioration de la politique d'inspection de la navigation intérieure. Cette politique sera fortement basée sur une analyse de risques approfondie afin que les inspections soient ciblées et efficaces.

Afin de rendre l'hinterland des ports côtiers belges plus accessible au transport fluvial, un cadre réglementaire sera créé pour permettre des liaisons fiables avec des navires fluvio-maritimes.

1.4. Sécurité ferroviaire

1.4.1. Audit de la sécurité de la SNCB

Suite aux constats de l'audit de sécurité réalisé en 2003-2004 sous l'égide de la DGTT, la SNCB, la SNCB Holding et Infrabel, ont établi un plan d'action permettant de maintenir un niveau élevé de sécurité de l'exploitation ferroviaire et ce même avec l'arrivée de nouveaux opérateurs.

Le groupe SNCB doit s'atteler à l'introduction rapide d'un système de gestion formalisé pour la sécurité d'exploitation.

Le plan d'action concerne également la communication, la qualification et la formation du personnel concerné par la sécurité d'exploitation, l'actualisation et la diffusion de la réglementation interne, le contrôle interne et externe du respect des règles et leur accessibilité et leur lisibilité pour des entreprises ferroviaires tierces.

Ces aspects sont pris en considération dans la transposition du volet sécuritaire du deuxième paquet ferroviaire.

Met het volgende pakket van maatregelen «ERIKa III» voorziet de Europese Commissie o.a. in een aanpassing van de EU-reglementering inzake de uitvoering van de havenstaatcontrole.

1.3.2. Veiligheid binnenvaart

Op het gebied van de veiligheid in de binnenvaart bestaat de globale doelstelling erin de Belgische wetgeving en reglementering beter af te stemmen op de internationale voorschriften en afspraken en te moderniseren in de loop van de volgende twee jaren. Dit behelst het nemen van een pakket maatregelen met betrekking tot het effectief en fundamenteel herzien van bestaande en het ontwikkelen van nieuwe reglementeringen inzake binnenvaart.

In het domein van het handhaven van de naleving van de reglementering zal er bijzondere aandacht worden geschonken aan het verbeteren van het binnenvaartinspectiebeleid. Dat beleid zal zeer sterk gestoeld zijn op een diepgaande risicoanalyse om er voor te zorgen dat de inspecties gericht en efficiënt gebeuren.

Om het hinterland van de Belgische kusthavens nog beter te ontsluiten voor het vervoer per binnenschip is het de bedoeling een reglementair kader te creëren om een bedrijfszekere verbinding met rivier-zee-binnenschepen tot stand te kunnen brengen.

1.4. Veiligheid spoor

1.4.1. Veiligheidsaudit NMBS

Aansluitend op de vaststellingen van de veiligheidsaudit gedurende de periode 2003-2004 uitgevoerd onder de leiding van het DGVL hebben de NMBS, de NMBS-Holding en Infrabel een actieplan opgesteld dat toelaat een verhoogd veiligheidsniveau van de veiligheid van de spoorwegexploitatie te behouden en dit zelfs met de komst van nieuwe operatoren.

De NMBS groep moet zich inzetten voor de snelle invoering van een geformaliseerd systeem voor het beheer van de exploitatieveiligheid.

Het actieplan heeft eveneens betrekking op de communicatie, de kwalificatie en de vorming van het personeel dat betrokken is bij de exploitatieveiligheid, de actualisering en de verspreiding van de interne reglementering, de interne en de externe controle op de naleving van de voorschriften en hun toegankelijkheid en leesbaarheid voor derde spoorwegondernemingen.

Deze aspecten worden in rekening genomen bij de omzetting van het luik veiligheid van het tweede spoorwegpakket zal met dit verslag rekening gehouden worden.

1.4.2. Réglementation de la sécurité ferroviaire

Le deuxième paquet ferroviaire, qui est complémentaire au premier, est entré en vigueur le 30 avril 2004. Outre les dispositions relatives à une nouvelle étape de libéralisation pour le transport de marchandises (directive 2004/51/CE), il contient d'importantes mesures visant à un renforcement de la sécurité, en particulier par l'établissement d'un cadre réglementaire commun, l'identification d'une autorité de sécurité indépendante du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et des entreprises ferroviaires, ainsi qu'une formalisation des procédures d'enquêtes en cas d'incidents ou d'accidents graves (Directive 2004/49/CE).

Il s'attache également à améliorer et à étendre les dispositions nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques (Directive 2004/50/CE).

Enfin, afin d'atteindre les objectifs communs de sécurité et d'interopérabilité, il institue une agence ferroviaire européenne (Règlement n°881/2004), véritable trait d'union entre la Commission européenne et les responsables de chaque État en matière ferroviaire.

La procédure de transposition en droit belge est en cours. Ces nouvelles dispositions s'attachent à renforcer le rôle de l'État dans tout ce qui touche à la sécurité ferroviaire. Dans cette optique, la désignation et la définition des compétences de l'autorité de sécurité et de l'organisme d'enquête, intégrés dans l'Administration, y sont précisées.

2. Sûreté

2.1. Sécurisation du trafic routier

2.1.1. Lutte contre la fraude kilométrique

La loi relative à la fraude kilométrique rend possible de pouvoir mettre en place le système «Car-Pass» qui vise à protéger les acheteurs en leur garantissant que le kilométrage affiché par le compteur d'un véhicule d'occasion reflète exactement le nombre de kilomètres parcourus. Dans un souci de simplification administrative, un car-pass sera systématiquement délivré lorsque le véhicule subit un contrôle technique particulier avant sa mise en vente.

Dans cette perspective, la collaboration sera accentuée avec le SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie.

1.4.2. Reglementering spoorveiligheid

Het tweede spoorwegpakket vult het eerste aan en is op 30 april 2004 van kracht geworden. Behalve de bepalingen die een nieuwe stap naar de liberalisering van het goederenvervoer (richtlijn 2004/51/EG) inhouden betekenen, bevat het ook belangrijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren, in het bijzonder door het vastleggen van een gemeenschappelijk reglementair kader, de oprichting van een veiligheidsinstantie die onafhankelijk is van de beheerder van de spoorweginfrastructuur en de spoorwegondernemingen en door de onderzoekprocedures bij incidenten of ernstige ongevallen te formaliseren (Richtlijn 2004/49/EG).

Het beoogt ook de bepalingen te verbeteren en uit te breiden die nodig zijn om de interoperabiliteit van de netwerken te verzekeren, in het bijzonder op het gebied van de harmonisatie van de technische normen (Richtlijn 2004/50/EG).

Ten slotte, om de gemeenschappelijke doelstellingen te bereiken inzake veiligheid en interoperabiliteit, wordt een Europees Spoorwegbureau opgericht (Verordening nr. 881/2004), een daadwerkelijke schakel tussen de Europese Commissie en de spoorwegverantwoordelijken van elke lidstaat.

De omzettingsprocedure in Belgisch recht is bezig. De nieuwe schikkingen beogen de versterking van de rol van de Staat in alles wat de spoorwegveiligheid aanbelangt. Met dit doel worden binnen het Bestuur de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorganisme ingesteld en hun bevoegdheden vastgelegd.

2. Beveiliging

2.1. Beveiliging wegverkeer

2.1.1. Strijd tegen bedrog met de kilometerstand

De wet van 11 juni 2004 tot beteugeling van bedrog met de kilometerstand van voertuigen maakt het mogelijk dat het «Car-Pass»-systeem het licht kan zien. Dit systeem beschermt kopers door hen te waarborgen dat de kilometerstand op de teller van een tweedehandswagen het aantal afgelegde kilometers exact weergeeft. Omwille van de administratieve vereenvoudiging zal systematisch een car-pass worden afgeleverd wanneer het voertuig een bijzondere technische keuring ondergaat voordat het te koop wordt aangeboden.

In dit vooruitzicht zal de samenwerking met de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie opgedreven worden.

2.1.2. Lutte contre la criminalité organisée

Au cours de l'année 2006, la lutte contre la criminalité organisée en matière automobile sera intensifiée, notamment par la ratification du Traité EUCARIS, un réseau de télécommunications permettant aux pays participants d'échanger des données sur les véhicules et les permis de conduire immatriculés.

La collaboration avec Interpol sera poursuivie en vue d'une éventuelle adhésion dans les années à venir au programme VIRA 17 développé par Interpol en matière d'échange de données.

Les signalements de vols de véhicules et de documents d'immatriculation via le système Schengen seront encore améliorés.

Il y aura davantage de coopération entre toutes les parties concernées, tant aux plans national qu'international, plus particulièrement concernant l'échange d'information à propos des titulaires de marques d'immatriculation.

2.1.3. Traçabilité des véhicules

Afin de mieux assurer la traçabilité des véhicules, tant en vue d'améliorer la lutte contre la criminalité automobile que pour répondre aux exigences européennes en matière d'environnement le Gouvernement a décidé de créer un groupe de travail ad hoc. Des réunions ont eu lieu avec tous les partenaires institutionnels et occasionnels et un benchmarking a été réalisé avec 7 pays européens. Ces travaux ont donné lieu à des propositions concrètes en 2005. A partir de 2007, des actions seront lancées dans le cadre de la traçabilité si le budget le permet.

2.2. Sûreté aérienne

2.2.1. Contrôle de la sûreté aérienne

La DGTA assure la coordination permanente avec les organisations internationales qui s'occupent également de cette problématique (OACI, CEAC et UE).

La DGTA préside également le Comité national de la sûreté de l'aviation civile qui fait la coordination des mesures de sûreté sur les aéroports belges.

La sûreté aérienne se situe e. a. dans les domaines suivants: l'élaboration du Plan national de sûreté aérienne, la coordination des inspections de sûreté dans les aérodromes, la certification nationale et la formation du personnel aérien de sûreté, l'homologation du matériel de sûreté et la surveillance du respect de ce plan.

2.1.2. Strijd tegen de georganiseerde misdaad

In de loop van het jaar 2006 zal de strijd tegen de georganiseerde misdaad in de auto-industrie opgevoerd worden, onder meer door de ratificatie van het EUCARIS-Verdrag. Eucaris is een communicatienetwerk dat voor de aangesloten landen de mogelijkheid biedt om gegevens uit te wisselen over ingeschreven voertuigen en rijbewijzen.

De samenwerking met Interpol zal voortgezet worden met het oog op een eventuele toetreding in de komende jaren tot het VIRA 17-programma dat Interpol ontwikkelde op het vlak van gegevensuitwisseling.

De meldingen van diefstal van voertuigen en inschrijvingsdocumenten via het Schengensysteem zullen nog verbeterd worden.

Er komt meer samenwerking tussen alle betrokken partijen zowel nationaal als internationaal, meer in het bijzonder bij de uitwisseling van informatie over de houders van kentekenplaten.

2.1.3. Nasporen van voertuigen

Voor een betere nasporing van voertuigen, zowel om de autocriminaliteit te bestrijden als om aan de Europese milieueisen te beantwoorden heeft de Regering beslist een ad hoc werkgroep op te richten. Alle institutionele en occasionele partners werden op de vergaderingen uitgenodigd en een benchmarking met 7 Europese landen werd uitgevoerd. De resultaten van deze werkzaamheden hebben in concrete voorstellen uitmond in 2005. Vanaf 2007 zullen acties in het kader van de traceerbaarheid worden opgezet indien hiervoor budgettaire ruimte is.

2.2. Beveiliging van de luchtvaart

2.2.1. Toezicht op de luchtvaartbeveiliging

Het Directoraat-generaal Luchtvaart verzekert de permanente coördinatie met de internationale organisaties die zich ook met deze problematiek bezighouden (ICAO, EU en CEAC).

Het DGLV zit ook het Nationaal veiligheidscomité inzake de burgerluchtvaart voor. Het comité coördineert de veiligheidsinspanningen op de Belgische luchthaven.

Luchtvaartbeveiliging situeert zich o.a. op de volgende domeinen: de uitwerking van het Nationaal Plan Luchtvaartbeveiliging, de coördinatie van de luchthaveninspecties, de nationale certificatie en opleiding van het luchtvaartbeveiligingspersoneel, de homologatie van het beveiligingsmaterieel en het toezicht op de naleving van dit plan.

Les audits et les inspections de sûreté des inspecteurs de la DGTA seront augmentés, si nécessaire avec le support d'autres services de la Direction.

Une attention particulière sera aussi portée à la sûreté des aéroports tiers d'où les vols vers les aéroports belges sont effectués. En plus, les aéroports et les compagnies aériennes seront également invités à développer ultérieurement un programme de contrôle de qualité interne.

En outre, la base légale et les règles concrètes pour la radioscopie du personnel de sécurité et autre personnel de l'aéroport seront mises au point en 2006, notamment en concertation et coopération avec les régions et d'autres instances nationales conjointement compétentes.

2.3. Sûreté maritime

2.3.1. Navigation maritime

Protéger la navigation de mer contre les attaques terroristes est un problème qui exige une approche fortement horizontale et multidisciplinaire au-delà des compétences du SPF Mobilité et Transports.

La problématique de la prise de mesures efficaces pour la sécurisation de la chaîne logistique complète est encore à l'étude.

En tout état de cause, lors de l'implémentation de la directive européenne en la matière, la sécurisation de toute l'infrastructure portuaire sera prise en compte. Une approche globale de la gestion de l'accès aux zones à risques, similaire pour les ports et aéroports est envisagée.

2.3.2. Sûreté navigation intérieure

Au sein de la Commission centrale pour la navigation rhénane (CCNR), la nécessité et la prise des mesures pour la prévention des attaques terroristes sont examinées. La Belgique défend ici aussi le point de vue que la sûreté concerne la totalité de la chaîne logistique et ne passe pas par des mesures isolées dont l'efficacité au regard de l'objectif est insuffisante.

2.4. Sûreté ferroviaire

2.4.1. Renforcement de la sécurité des voyageurs

Partant de la nécessité d'améliorer la sécurité dans les chemins de fer, non seulement au niveau de l'exploitation, mais également à celui des personnes dans les gares et dans les trains, le Gouvernement a décidé de répondre à la criminalité croissante liée notamment à la non-détention de titre de transport. Il ressort des

De audits en inspecties beveiliging door de inspecteurs zullen opgedreven worden, zo nodig in teamverband met andere diensten van het Directoraat.

Bijzondere aandacht zal daarbij ook uitgaan naar de beveiliging van derde luchthavens vanwaar vluchten naar Belgische luchthavens uitgevoerd worden. Daarnaast zullen ook luchthavens en luchtvaartmaatschappijen verzocht worden een intern kwaliteitscontroleprogramma verder uit te werken.

Bovendien zullen in 2006 de wettelijke basis en de regels voor het screenen van veiligheids- en ander luchthavenpersoneel op punt gesteld worden, o.a. in overleg en samenwerking met de gewesten en andere nationale instanties medebevoegd in deze materie.

2.3. Beveiliging maritieme

2.3.1. Maritieme zeescheepvaart

Het beveiligen van de zeescheepvaart tegen terroristische aanvallen is een aangelegenheid die een multidisciplinaire en sterk horizontale aanpak vereist die de bevoegdheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer overtreft.

De problematiek rond het nemen van afdoende maatregelen voor het beveiligen van de ganse logistieke keten wordt verder onderzocht.

Alleszins – bij het implementeren van de nieuwe EU-richtlijn ter zake – zal het beveiligen van de ganse haveninfrastructuur worden beoogd. Een integrale aanpak inzake toegangsbeheer tot de risicovolle zones, dat gelijklopend is voor zeehavens en luchthavens, wordt daarbij in het vooruitzicht gesteld.

2.3.2. Beveiliging binnenvaart

In de schoot van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt de noodzaak en het nemen van maatregelen ter voorkoming van terroristische aanvallen onderzocht. België neemt hier ook het standpunt in dat de gehele logistieke keten moet worden beveiligd en dat geïsoleerde maatregelen onvoldoende zijn om de doelstelling te bereiken.

2.4. Beveiliging spoor

2.4.1. Verbeteren van de veiligheid van reizigers

Vertrekkend van de noodzaak om de veiligheid bij de spoorwegen te verbeteren, niet alleen op het vlak van de exploitatie, maar ook op dat van de personen in de stations en op de treinen, heeft de regering beslist een antwoord te vinden op de groeiende criminaliteit vooral met betrekking tot het zwartrijden. Uit de eerste resulta-

premiers résultats d'une étude effectuée par l'Université de Gand que l'année passée, un usager des transports en commun sur cinq a été victime de faits pénaux. Les voyageurs sont principalement victimes de violence verbale. Huit personnes sur dix se sont déjà senties en insécurité lors de l'utilisation des transports en commun.

Parmi les mesures qui seront mises en œuvre et adaptées aux nouvelles structures de la SNCB, figure l'extension du service de gardiennage, agissant en parfaite collaboration avec les services de police. Le service d'inspection, SECURAIL, créé en septembre 2004, doté de certaines compétences de police judiciaire et de moyens de défense adéquats, a été opérationnel le 1^{er} novembre 2005, son personnel ayant dû suivre une préparation pratique et psychologique à ce travail de sécurisation.

Le renforcement des contrôles à quai et dans les gares avec la possibilité d'interdire temporairement d'utiliser le train sera également organisé.

2.4.2. Plan de sûreté ferroviaire

L'examen de la nécessité et la prise des mesures pour la prévention des attaques terroristes seront réalisés par les différents acteurs, sous la coordination du Ministre de la Mobilité. La Belgique défend ici aussi le point de vue que la sûreté concerne la totalité de la chaîne logistique et ne passe pas par des mesures isolées dont l'efficacité au regard de l'objectif est insuffisante.

Le Comité fédéral pour la sûreté du transport ferroviaire qui vient d'être créé a pour mission de proposer au Gouvernement une politique générale en la matière. Il doit procéder à des études afin de déterminer la vulnérabilité du transport ferroviaire au sens large.

Il proposera également des critères permettant au Ministre de la Mobilité d'établir des normes à respecter afin de prévenir et décourager les actes de terrorisme dirigés contre le transport ferroviaire.

Avec la collaboration active de la SNCB Holding, il est assisté par une commission d'experts rassemblant les acteurs du terrain tels les entreprises ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les exploitants de terminaux multimodaux.

ten van een onderzoek door de Universiteit van Gent, blijkt dat het voorbije jaar 1 op de 5 gebruikers van het openbaar vervoer slachtoffer is geworden van strafbare feiten. De reizigers worden vooral het slachtoffer van verbaal geweld. 8 op de 10 reizigers voelt zich al eens onveilig bij het nemen van het openbaar vervoer.

Tot de maatregelen die zullen genomen worden en aan de nieuwe structuren van de NMBS worden aangepast, behoren de uitbreiding van de bewakingsdienst, die in perfecte harmonie met de politiediensten moet handelen. De in september 2004 opgerichte inspectiedienst SECURAIL, met welbepaalde bevoegdheden van gerechtelijke politie en geschikte verdedigingsmiddelen, is operationeel geworden op 1 november 2005, gezien het personeel een praktische en psychologische voorbereiding op haar taken van beveiliging dient te ondergaan.

De versterking van de controles op de perrons en in de stations met de mogelijkheid de toegang tot de treinen tijdelijk te verbieden, behoort eveneens tot de maatregelen die zullen genomen worden.

2.4.2. Veiligheidsplan spoorverkeer

Het onderzoek van de noodzaak en het treffen van de maatregelen ter voorkoming van terroristische aanvallen zullen door de verschillende actoren worden uitgevoerd, onder de coördinatie van de Minister van Mobiliteit. België neemt hier ook het standpunt in dat de gehele logistieke keten moet worden beveiligd en dat geïsoleerde maatregelen onvoldoende zijn om de doelstelling te bereiken.

Het Federaal Comité voor de beveiliging van het spoor dat zopas werd opgericht, heeft tot taak aan de Regering een algemene politiek in het genoemde domein voor te stellen. Het dient studies uit te schrijven ten einde de kwetsbaarheid van het spoorvervoer in de ruime zin te onderzoeken.

Het zal eveneens criteria voorstellen die de Minister van de Mobiliteit toelaten om na te leven normen vast te leggen ten einde daden van terrorisme, gericht tegen het spoorvervoer, te voorkomen en te ontmoedigen.

Met actieve medewerking van de NMBS-Holding wordt dit Comité bijgestaan door een expertengroep bestaande uit alle betrokken partijen zoals de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder en de uitbaters van multimodale terminals.

3. Mobilité durable

3.1. Le principe STOP

L'application du principe STOP signifie que la priorité est donnée à l'utilisation des moyens de transport les moins polluants et les mieux adaptés. C'est pourquoi le gouvernement fédéral prendra diverses mesures destinées à améliorer, dans cet ordre chronologique, la sécurité et le confort de la marche à pied, du vélo, des transports en commun et du transport personnel. Le plan STOP donne la priorité à l'attention pour la tâche de sensibilisation du gouvernement fédéral. Le principe STOP sert de point de départ au Plan National de Mobilité Durable.

En vue de l'exécution du principe STOP, d'autres mesures et campagnes de sensibilisation seront prévues pour favoriser la marche à pied, tant sur le plan récréatif que fonctionnel.

Le projet Plan global vélo complète l'élément Péda-ler.

On continuera à promouvoir les transports en commun par le biais de campagnes telles que la journée TTB et la Semaine de la Mobilité, la gratuité des déplacements domicile-travail en train en tant qu'exécution du concept de mobilité de base, la promotion du confort dans le contrat de gestion et l'extension du rail dans le cadre du RER.

L'usage consciencieux de la voiture est mis en valeur dans la campagne rouler plus sobrement et les incitants fiscaux pour des voitures efficaces.

Les coûts relatifs à l'attribution de véhicules de service seront augmentés. L'employeur sera obligé de payer des cotisations sociales pour chaque véhicule utilitaire, malgré si celui-ci est considéré comme un avantage salarial ou pas pour l'employé. Le montant de la cotisation sera calculé en fonction de l'émission CO₂ de la voiture et ne plus en fonction du cheval-vapeur (ch).

3.2. Mesures en faveur des cyclistes et de la vitesse commerciale des transports en commun; introduction de la notion des «dispositifs de déplacement»

Conformément aux mesures de stimulation d'une mobilité durable telles que prévues dans l'accord du gouvernement fédéral, une première série de mesures en faveur des cyclistes font l'objet d'un projet d'arrêté royal introduisant également dans le Code de la route la toute nouvelle notion de «dispositifs de déplacement».

3. Duurzame mobiliteit

3.1. Het STOP principe

Toepassing van het STOP principe betekent dat er uitgegaan wordt van het prioritair gebruik van de minst vervuilende en best aangepaste vervoermiddelen. Daarom neemt de federale overheid verschillende maatregelen om de veiligheid en het comfort van het Stappen, het Trappen, het Openbaar Vervoer en de personenwagens, in die volgorde, te verbeteren. In de STOP-aanpak staat de aandacht voor de sensibiliserende taak van de federale overheid centraal. Het STOP-principe wordt als uitgangspunt genomen voor het Nationaal Plan voor Duurzame Mobiliteit.

Ter uitvoering van het STOP principe zullen verdere maatregelen en sensibilisatie overwogen worden die het Stappen, zowel recreatief als functioneel bevorderen.

Het ontwerp Totaalplan Fiets geeft invulling aan het element Trappen.

Het openbaar vervoer zal verder gestimuleerd worden door campagnes als TTB en de Week van Vervoering, het gratis-woonwerkverkeer als uitvoering van het concept basismobiliteit, de bevordering van het comfort in het beheerscontract en de uitbreiding van het spoor in het GEN.

Het zorgvuldig gebruik van personenwagens wordt benadrukt in de campagne zuiniger rijden en de fiscale prikkels voor efficiënte wagens.

Het toekennen van bedrijfswagens wordt duurder gemaakt. De werkgever zal sociale bijdragen moeten betalen voor elke bedrijfswagen, ongeacht of deze beschouwd wordt als een loonvoordeel voor de werknemer of niet. Het bedrag van deze sociale bijdrage zal worden bepaald in functie van de CO₂-uitstoot van de wagen, en dus niet langer op zijn pk-waarde.

3.2. Fietsvriendelijke maatregelen en maatregelen ter bevordering van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer; introductie van het begrip «voortbewegingstoestellen»

Conform de maatregelen van duurzame mobiliteit zoals voorzien in het federale regeerakkoord werd een eerste reeks fietsvriendelijke maatregelen vooropgesteld in een ontwerp van koninklijk besluit dat daarnaast ook het geheel nieuwe begrip «voortbewegingstoestellen» in de Wegcode introduceert. De fietsmaatregelen heb-

Les mesures cyclistes ont pour objet e.a. l'affinement de certaines définitions, la signalisation, les règles de dépassement du trafic, l'éclairage des vélos, les remorques attelées et les passagers attelés en remorque.

L'introduction dans la réglementation de la catégorie des «dispositifs de déplacement» vise à donner une place sur la voie publique et des règles de comportement à un éventail de moyens de déplacement motorisés ou non, existants ou neufs, qui ne relèvent pas des types classiques de véhicules: patins à roulettes, trottinettes électriques, moyens de locomotion électroniques auto-équilibrés pour piétons, tout comme tous les moyens de déplacement qui sont destinés aux personnes à mobilité réduite. Afin de ne pas devoir adapter la réglementation chaque fois qu'un nouveau type d'engin est lancé sur le marché, une définition suffisamment large a été donnée aux «dispositifs de déplacement». Dans un souci de sécurité routière optimale, la définition ne vise que les appareils qui sont conçus pour être utilisés à vitesse réduite.

Outre ces mesures, un projet d'arrêté ministériel vise à assouplir la réglementation sur les bandes de bus et sites franchissables pour permettre aux gestionnaires de voiries de créer un plus grand nombre d'infrastructures pour bus, afin d'augmenter la vitesse commerciale des transports en commun, sans pour autant obliger les cyclistes à faire de grands détours.

3.3. Semaine de la Mobilité et Journée TTB

Après évaluation des expériences de la Semaine de la Mobilité et la journée TTB 2005, il sera élaboré une stratégie pour l'approche fédérale de cette semaine de campagne en 2006. L'organisation du TTB est repris dans le contrat de gestion de la SNCB. L'on étudiera en outre quelle contribution le niveau fédéral peut apporter dans la Semaine de l'Usager faible.

L'approche poursuivra une collaboration avec les régions, afin d'harmoniser les différentes campagnes.

3.4. Diagnostic trafic domicile-travail

L'obligation pour les entreprises et services publics comptant plus de 100 travailleurs de dresser un diagnostic du trafic domicile-travail de leurs travailleurs est entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2004. A l'heure actuelle les données pour le premier diagnostic, sur la base de la situation existante au 30 juin 2005, entrent. Cela se fait après consultation des travailleurs ou de leurs représentants. La date limite pour l'envoi est le 30 avril 2006. Il faut évaluer de manière approfondie si et dans

ben o.m. betrekking op de verfijning van een aantal definities, de verkeerssignalisatie, de regels voor het inhalen, fietsverlichting, aanhangwagens en fietspassagiers.

Met de introductie in de reglementering van de categorie «voortbewegingstoestellen» wordt beoogd een plaats op de openbare weg en bijbehorende gedragsregels te geven aan een waaier van al dan niet gemotoriseerde, bestaande of nieuwe verplaatsingsmiddelen die niet bij de klassieke voertuigsoorten ondergebracht kunnen worden: rolschaatsen, elektrische steps, zelfbalancerende elektronische hulpmiddelen voor voetgangers, evenals alle verplaatsingsmiddelen die bestemd zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Om niet bij elk nieuwsoortig toestel dat op de markt komt telkens de verkeersreglementering te moeten aanpassen, wordt een ruime definitie van «voortbewegingstoestellen» gegeven. Met het oog op een optimale verkeersveiligheid worden alleen toestellen geïntendeerd die ontworpen zijn om met lage snelheid gebruikt te worden.

Daarnaast wordt in een ontwerp van ministerieel besluit de reglementering op de bijzonder overrijdbare busbeddingen versoepeld om de wegbeheerders de mogelijkheid geven een groter aantal busvoorzieningen aan te leggen en aldus de commerciële snelheid van het openbaar vervoer in stedelijke gebieden te verhogen, zonder de fietsers tot grote omwegen te dwingen.

3.3. Week van Vervoering en TTB

Na evaluatie van de ervaringen met de Week van Vervoering en de TTB-dag 2005, wordt een strategie uitgewerkt voor de federale aanpak van deze campagne-week in 2006. Het organiseren van TTB werd opgenomen in het actuele beheerscontract van de NMBS. Er wordt ook nagegaan welke bijdrage het federale niveau kan leveren in de Week van de Zachte Weggebruiker.

Er wordt bij de aanpak gestreefd naar een samenwerking met de gewesten, zodat de campagnes op elkaar zijn afgestemd.

3.4. Diagnostiek woon-werkverkeer

De verplichting voor de ondernemingen en de overheidsdiensten met meer dan 100 werknemers om een diagnose op te stellen van het woon-werkverkeer van hun werknemers is op 1 juli 2004 van kracht geworden. Op dit ogenblik lopen de gegevens voor de eerste diagnose, op basis van de bestaande toestand op 30 juni 2005, binnen. Dit gebeurt na raadpleging van de werknemers of van hun vertegenwoordigers. De uiterste datum voor verzending is 30 april 2006. Er moet gron-

quelle mesure cette banque de données est utilisée par les employeurs en tant que base à l'établissement de plans de transport d'entreprise et dans quelle mesure elle contribue pour les différents niveaux de pouvoir à améliorer la connaissance concernant les problèmes de mobilité. En outre, il convient déjà de réfléchir à des stimulants complémentaires en faveur de plans de transport d'entreprise durables en cas d'utilisation insuffisante de cette banque de données à cette fin.

3.5. Approche des nuisances sonores Bruxelles-National

Dans le cadre de la gestion durable de l'aéroport de Bruxelles-National, l'approche fédérale des nuisances sonores du trafic aérien de et vers Bruxelles-National sera poursuivie. L'objectif étant d'adopter une loi fixant un cadre pour l'élaboration des procédures de vol et sur la base de laquelle, un accord de coopération avec les régions pourra être adopté. Cet accord visera une harmonisation mutuelle des points de vue fédérale et régionaux en matière de nuisances sonores.

3.6. Promotion de la navigation intérieure

Le gouvernement fédéral entend promouvoir la navigation intérieure, e.a. par l'utilisation des dispositions relatives aux mesures stimulantes du Règlement 718/99 du Conseil de l'Europe du 29 mars 1999 concernant la politique à l'égard de la capacité des flottes de navigation intérieure communautaires. A cette fin, un accord de coopération sera conclu avec les régions.

Il sera également examiné s'il est possible d'encourager le réinvestissement dans le secteur des plus-values réalisées par une exonération, sous certaines conditions, de la taxation.

En général, on peut dire que les ports maritimes ne sont pas assez accessibles par la navigation intérieure. L'introduction de la navigation fluvio-maritime peut signifier ici une amélioration significative. Dans ce secteur, on est récemment passé à la construction de bateaux rouliers pour rendre le transport des voitures par navigation fluvio-maritime possible. Jusqu'à présent, de telles initiatives ne sont pas entreprises pour le transport de containers, bien que la problématique technique soit résoluble dans ce cas. Dès lors, pour stimuler cette évolution du transport par container, le Gouvernement flamand a approuvé, ce 15 juillet 2005, le principe de subvention partielle de la construction/transformation de bateaux pour la navigation fluvio-maritime, ainsi que la prévision de subvention d'une telle exploitation pour une période limitée.

dig worden geëvalueerd of en in welke mate deze databank door werkgevers wordt gebruikt als basis voor het opstellen van bedrijfsvervoersplannen en in welke mate ze voor de verschillende beleidsniveaus kan bijdragen tot een betere kennis van de mobiliteitsproblematiek. Ook moet reeds worden nagedacht over bijkomende stimulansen tot duurzame bedrijfsvervoersplannen indien deze databank onvoldoende hiertoe wordt gebruikt.

3.5. Aanpak geluidshinder Brussel-Nationaal

In het kader van het duurzaam beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal, zal de federale aanpak van de geluidshinder van vliegbewegingen van en naar Brussel-Nationaal verdergezet worden. Er wordt gestreefd een wet goed te keuren die een kader creëert voor de uitwerking van de vliegprocedures op basis waarvan een samenwerkingsakkoord met de betrokken gewesten kan worden aangenomen. Dit akkoord heeft als doel de federale en de gewestelijke standpunten inzake geluidshinder op elkaar af te stemmen.

3.6. Bevorderen van de binnenvaart

De federale overheid wil de binnenvaart bevorderen, o.a. door de bepalingen met betrekking tot stimulerende maatregelen te benutten van Verordening 718/99 van de Europese Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloten. Daarvoor zal een samenwerkingsakkoord met de gewesten worden afgesloten.

Er zal eveneens worden onderzocht of het mogelijk is de herinvestering in de sector van gerealiseerde meerwaarden aan te moedigen, door een vrijstelling van belasting onder bepaalde voorwaarden.

In het algemeen mag gesteld worden dat de kusthavens onvoldoende ontsloten zijn via de binnenvaart. De inschakeling van estuaire vaart kan hier een belangrijke verbetering betekenen. Binnen deze sector ging men namelijk recent over tot het bouwen van RoRoscepen om het estuaire vervoer van auto's mogelijk te maken. Dergelijke initiatieven worden tot op heden niet ondernomen voor het transport van containers, hoewel de technische problematiek hier oplosbaar is. Om deze evolutie inzake containervervoer dan ook te stimuleren, keurde de Vlaamse Regering op 15 juli 2005 het principe goed om de (om)bouw van (tot) estuaire schepen ten dele te betoelagen, evenals voor een beperkte periode een betoelaging van een dergelijke exploitatie te voorzien.

Parce qu'un niveau de sécurité adapté doit être garanti et élaboré pour de tels bateaux, des concertations avec les autorités fédérales ont eu lieu concernant les exigences techniques auxquelles devront répondre ces bateaux pour la navigation fluvio-maritime. En effet, pour ces bateaux renforcés de navigation intérieure qui peuvent naviguer sur un territoire maritime limité, un certain nombre d'aspects doit encore être réglé: les exigences quant à la construction et l'équipement technique, les prescriptions d'équipage, le transport de matières dangereuses,...

3.7. Système uniforme et coordonné de collecte et d'élimination des déchets

La Belgique a décidé de ratifier et d'implémenter la Convention de Strasbourg relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

En automne 2005 et en 2006 un travail intense sera entrepris pour faire démarrer les procédures d'approbation dans les différents parlements et pour déterminer les conventions nécessaires entre l'autorité fédérale et les Régions, au moyen d'un accord de coopération qui doit garantir l'exécution correcte.

La Belgique souhaite mettre l'accent sur le caractère non polluant de la navigation intérieure et le soutenir. La mise en œuvre rigoureuse des nouvelles prescriptions pour l'émission des gaz d'échappement des moteurs à propulsion des bateaux fluviaux fournit déjà une contribution importante à la préservation de l'environnement. En matière des investissements écologiques dans la navigation intérieure, le traitement fiscal favorable doit être poursuivi. Sont visés en particulier les investissements dans les moteurs plus propres et les adaptations techniques qui limitent la génération des déchets.

3.8.L'environnement marin

La combinaison de la nouvelle compétence de l'environnement marin avec les compétences de navigation et de mobilité maritime crée un cadre complémentaire unique. Cela donne une nouvelle perspective et mènera certainement à un renforcement de la politique, tant au niveau national qu'au niveau international. Pensez simplement à mise en correspondance de la stratégie maritime européenne sur la table et de la stratégie pour le milieu marin. Ces deux stratégies détermineront la vision pour les décennies à venir. Sur la base de notre expérience, notre objectif est donc d'y apporter un accent belge.

En outre, la Belgique est le premier pays européen dans lequel l'aménagement du territoire sur mer est déjà

Omdat een aangepast veiligheidsniveau voor dergelijke schepen dient te worden gewaarborgd en uitgewerkt, wordt overleg gepleegd met de federale overheid omtrent de technische vereisten waaraan deze estuaire schepen zullen moeten voldoen. Voor deze versterkte binnenvaartschepen die binnen een beperkt gebied op zee mogen varen, zullen de volgende aspecten worden geregeld: constructie-eisen en technische uitrusting, bemanningsvoorschriften, vervoer van gevaarlijke stoffen, ...

3.7. Uniform en gecoördineerd systeem voor verzameling en verwijdering van afval in de binnenvaart

België heeft de beslissing getroffen het Verdrag van Straatsburg inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart te ratificeren en te implementeren.

In het najaar van 2005 en in 2006 zal intens gewerkt worden aan het opstarten van de goedkeuringsprocedures in de verschillende parlementen en aan het vastleggen van de nodige afspraken tussen de federale overheid en de Gewesten, door middel van een samenwerkingsakkoord, om de correcte uitvoering te waarborgen.

België wenst het milieuvriendelijk karakter van de binnenvaart te beklemtonen en te ondersteunen. Het zorgvuldig implementeren van de nieuwe voorschriften voor de uitstoot van uitlaatgassen van de voortstuwingmotoren van binnenvaartschepen levert reeds een belangrijke bijdrage tot de vrijwaring van het milieu. Wat betreft de ecologische investeringen in de binnenvaart, dient er een fiscaal gunstige behandeling nagestreefd te worden. In het bijzonder wordt gedacht aan investeringen in propere motoren en aan technische aanpassingen die het ontstaan van afvalstoffen beperken.

3.8.Het mariene milieu

De combinatie van de nieuwe bevoegdheid marien milieu met de bevoegdheden scheepvaart en maritieme mobiliteit schept een uniek complementair kader. Dit geeft een nieuwe invalshoek en zal zeker leiden tot versterking van het beleid, en dit zowel op nationaal als op internationaal niveau. Denk maar aan de afstemming van de op tafel liggende Europese maritieme strategie en de strategie voor het mariene milieu. Beide zullen de visie bepalen voor de komende decennia. Het is dan ook onze doelstelling om gebaseerd op onze ervaring een Belgisch accent in deze te leggen.

België is daarenboven het eerste EU land waar de ruimtelijke ordening op zee al in uitvoering is gebracht.

en cours d'exécution. Ceci nous apporte une énorme avance au niveau de l'expertise et de la crédibilité. Les différentes zones en mer délimitées grâce à leurs fonctions respectives continuent à être intensément suivies. Ainsi, au printemps 2006, l'on commencera entre autres les travaux préparatoires en vue de la construction des premiers moulins offshore et pour la première fois, du sable va être extrait d'une décharge de dragage. L'on va fortement porter l'attention sur la poursuite de la sensibilisation du grand public par rapport à notre «onzième province» et sur le suivi d'accords volontaires conclus avec tous les utilisateurs récréatifs de la mer dans le cadre de la protection de la réserve marine «Baai van Heist» et de la conservation des oiseaux sauvages et des habitats naturels. Evidemment, l'on continue à travailler au contenu planifié avec, entre autres, la création de zones de protection des épaves à grande valeur archéologique.

La mise en œuvre des conventions internationales qui concernent la prévention de la pollution marine est aussi primordiale. Les procédures de ratification de ces traités seront entamées en priorité. L'objectif est d'obtenir rapidement le quorum de ratification exigé.

Une politique de tolérance zéro qui repose sur les 5 piliers suivants est en cours:

- Maximalisation de la probabilité d'arrestation
- Amélioration de la politique de poursuite
- Collaboration pénale internationale active
- Disponibilité optimale du matériel de lutte antipollution
- Dédommagement intégral des frais de dégâts environnementaux

Afin d'augmenter la probabilité d'arrestation, de nouvelles technologies sont mises en jeu afin de permettre un contrôle systématique. Les avions sans équipage de la défense seront plus fréquemment utilisés et des systèmes complémentaires de l'actuel contrôle aérien avec les avions, comme l'emploi d'hélicoptères et l'utilisation d'images satellite, sont testés sur leur efficacité.

La directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions sera appliquée.

L'interface et l'interaction entre la mer et la terre sont fortement mises sous les projecteurs. Des moyens supplémentaires sont mis à disposition pour la collaboration avec la Flandre au niveau de la gestion intégrée de la zone côtière.

Dit geeft ons een enorme voorsprong op het vlak van expertise en geloofwaardigheid. De verschillende zones in zee afgebakend met hun respectieve functies worden verder intensief opgevolgd. Zo wordt ondermeer in het voorjaar 2006 gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de eerste offshore windmolens en zal voor het eerst zand gewonnen worden afkomstig van een baggerstort. Veel aandacht zal gaan naar de verdere sensibilisering van het grote publiek over onze «elfde provincie» en de opvolging van vrijwillige afspraken afgesloten met alle recreatieve gebruikers van de zee in het kader van de bescherming van het zeereservaat «Baai van Heist» en de vogel en habitatgebieden. Uiteraard wordt verder gewerkt aan de geplande invulling met ondermeer het instellen van zones ter bescherming van wrakken met een belangrijke archeologische waarde.

Ook is de inwerkingtreding van de internationale overeenkomsten betreffende het voorkomen van mariene pollutie een prioritaire aangelegenheid. Het ratificeren van deze verdragen zal voorrang krijgen. De bedoeling is zo vlug mogelijk het vereiste ratificatiequorum te bereiken.

Een nultolerantiebeleid, gesteund op de volgende vijf pijlers is op koers:

- maximalisatie van de pakkans
- verbetering van het vervolgingsbeleid
- actieve internationale strafrechtelijke samenwerking
- optimale inzetbaarheid van het oliebestrijdingsmateriaal
- integrale vergoeding van de milieuschadetekosten

Om de pakkans te vergroten worden nieuwe technologieën ingezet om een systematische monitoring mogelijk te maken. De onbemande vliegtuigen van defensie zullen frequenter worden ingezet en complementaire systemen van het huidige luchttoezicht met de vliegtuigen, zoals de inzet van helikopters en gebruik van satellietbeelden worden op hun efficiëntie uitgetest.

De richtlijn 2005/35/EG inzake verontreiniging van schepen en de invoering van sancties voor inbreuken zal worden geïmplementeerd.

Het raakvlak en interactie tussen de zee en land wordt extra in de schijnwerpers gezet. Extra middelen worden ter beschikking gesteld voor de samenwerking met Vlaanderen op het vlak van geïntegreerd kustzonebeheer.

3.9. Transport de marchandises par rail

Avec l'accord de la Commission européenne, l'État fédéral octroiera une enveloppe de 15 millions d'Euros pour 2005 afin de soutenir le transport combiné rail/route en Belgique. A partir de 2006, 30 millions d'Euros seront prévus.

En effet, pour les distances inférieures à 300 km, les coûts excèdent les prix du marché, en raison notamment des charges de transbordement propres à ce type de transport. Les 300 000 unités de transport intermodales (UTI) aujourd'hui transportées par voies ferrées et envois opérés par le train risquent d'être reportées sur la route s'il n'y a pas d'intervention publique pour rééquilibrer les coûts des offres ferroviaires. L'aide du fédéral est destinée précisément à consolider et à redéployer les navettes entre terminaux intérieurs.

L'acheminement d'UTI entre ces terminaux et un lieu de transbordement qui forme lui-même le point de départ ou d'arrivée des relations internationales entrent en ligne de compte pour cette intervention.

4. Meilleure gestion

4.1. Simplification administrative

4.1.1. Demande de plaques d'immatriculation

Afin de répondre au problème récurrent de l'accessibilité téléphonique de la DIV, un infokiosque a été élaboré et programmé afin de prendre en charge de manière automatisée les différentes demandes d'information téléphonique relatives l'immatriculation. Il sera mis à disposition du public en 2006.

Cet infokiosque permet également la consultation permanente (24H/24H) de l'état d'avancement d'une demande d'immatriculation.

En outre, un call-center prendra en charge les demandes d'information complémentaires qui n'auraient pas trouvé de réponse via l'infokiosque.

4.1.2. Souci de la qualité pour les centres d'examen et centres de contrôle technique

Le contrôle technique en Belgique est assuré par 10 entreprises privées, qui sont agréées par l'État. Ces entreprises s'organisent dans la structure de groupement GOCA. Elles organisent en outre les examens du permis de conduire.

Ces entreprises sont placées sous la tutelle du SPF Mobilité et Transports, qui leur impose un certain nombre de normes:

3.9. Vrachttvervoer per spoor

Met het akkoord van de Europese Commissie, zal de federale Staat een bedrag van 15 miljoen Euro in 2005 voorzien ten einde het gecombineerde vervoer weg/spoor in België te steunen. Vanaf 2006 wordt 30 miljoen Euro voorzien.

Bij afstanden van minder dan 300 km liggen de kosten inderdaad hoger dan de marktprijzen, inzonderheid wegens de overslagkosten eigen aan dit type vervoer. Men loopt het risico dat de 300.000 intermodale transporteenheden (UTI) die nu van het spoor gebruik maken zendingen die nu per trein gebeuren, over de weg vervoerd worden indien de overheid niet ingrijpt om het evenwicht te herstellen op het gebied van de kostprijs van de spoorwegaanbod. De hulp van de federale overheid is juist bedoeld om de pendels tussen de binnenlandse terminals te consolideren en uit te breiden.

Het vervoer van deze UTI tussen de terminals en een overslagplaats die zelf het punt van vertrek of aankomst van internationale verbindingen vormt komt in aanmerking voor deze tussenkomst.

4. Beter bestuur

4.1. Administratieve Vereenvoudiging

4.1.1. Aanvraag nummerplaten

Teneinde het steeds terugkerend probleem van de telefonische ontoegankelijkheid van de DIV te verhelpen, werd een infokiosk opgericht en geprogrammeerd om de telefonische verzoeken om inlichtingen omtrent de inschrijving van voertuigen op een geautomatiseerde wijze in goede banen te leiden. Deze infokiosk zal in 2006 voor het publiek toegankelijk zijn.

Deze infokiosk zal ook de klok rond (24 h/ 24 h) kunnen worden geraadpleegd om uit te vissen hoe het met een inschrijvingsaanvraag vooruit gaat.

Tevens zal een callcenter de resterende vragen beantwoorden, wanneer de infokiosk het antwoord schuldig bleef.

4.1.2. Kwaliteitszorg examencentra en technische keurcentra

De technische keuring in België wordt uitgevoerd door 10 privé ondernemingen, die erkend worden door de overheid. Deze ondernemingen organiseren zich in de koepelorganisatie GOCA. Zij organiseren tevens de examens voor het rijbewijs.

Deze ondernemingen staan onder toezicht van de FOD-mobiteit en Vervoer, die hen een aantal normen oplegt:

- Prix identique dans toutes les stations
- Capacité minimale (nombre de lignes)
- Effectif minimum
- Temps d'attente maximums
- Etc.

Le Fonds de Prévision et d'Utilité publique de l'Inspection des Véhicules automobiles assure l'équilibre des comptes d'exploitation de ces organismes. Si les recettes nettes globales des centres dépassent les coûts et indemnités acceptés, la différence est transférée au FIA. Lorsque les coûts et indemnités acceptés dépassent les recettes nettes, la réserve du FIA est utilisée pour combler la différence.

Le FIA contribue en outre au financement des investissements en matière d'infrastructure, installations et matériel, qui sont nécessaires au développement du contrôle automobile et à l'organisation des examens du permis de conduire.

En 2005, un audit approfondi de l'organisation et des processus des centres d'examen et centres de contrôle technique a été réalisé.

Cet audit s'est focalisé sur l'analyse du niveau existant de gestion de risque et contrôle interne, avec comme objectif la fixation du niveau à partir duquel GOCA et ses organismes s'acquittent en 'bon père de famille' des tâches qui leur ont été confiées dans le cadre de:

l'AR du 23 septembre 1994 fixant les conditions d'agrément et la réglementation du contrôle administratif des organismes chargés du contrôle des véhicules mis en circulation;

l'AR du 23 mars 1998 concernant le permis de conduire.

Une attention spéciale a été accordée à la sensibilité à la fraude de ces différentes activités.

Cet audit a débouché sur un plan d'actions visant à améliorer la gestion de risque des activités et arriver à un souci accru de la qualité. La mise en œuvre concrète de ce plan d'action sera attentivement suivie par le SPF Mobilité et Transports.

4.1.3. Suppression timbres fiscaux pour les permis de conduire

L'arrêté royal du 20 juillet 2005 modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire et l'arrêté ministériel du 20 juillet 2005 déterminant les modalités de paiement des redevances prévues par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

- Identieke prijs in alle stations
- Minimale capaciteit (aantal lijnen)
- Minimale personeelsbezetting
- Maximale wachttijden
- Enz.

Het Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen zorgt voor het evenwicht van de exploitatierekeningen van deze instellingen. In geval de totale netto-ontvangsten van de instellingen de aanvaarde kosten en vergoedingen overschrijden, wordt het verschil overgedragen aan het FIA. In geval de aanvaarde kosten en vergoedingen de netto-ontvangsten overtreffen wordt de reserve van het FIA aangewend om het verschil bij te passen.

Het FIA verleent evens zijn medewerking aan het financieren van de investeringen inzake infrastructuur, installaties, en materieel, die nodig zijn voor de ontwikkeling van de autokeuring en de organisatie van de rijbewijsexamens.

In 2005 wordt er een diepgaande audit gedaan van de organisatie en de processen van de examencentra en de technische keuringscentra.

Deze audit is gericht op de analyse van het bestaande niveau van risicobeheer en interne controle, met als doelstelling het vaststellen van de mate waarin GOCA en haar instellingen zich als een 'goed huisvader' kwijten van de taken welke hen werden toevertrouwd in het kader van:

Het KB van 23 september 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen;

Het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Speciale aandacht werd besteed aan de fraudegevoeligheid van deze verschillende activiteiten.

Deze audit heeft tot een actieplan geleid om het risicobeheer van activiteiten te verbeteren, en tot een verhoogde kwaliteitszorg te komen.

4.1.3. Afschaffen fiscale zegels rijbewijzen

Op 1 januari 2006 treden het koninklijk besluit van 20 juli 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs en het ministerieel besluit van 20 juli 2005 tot bepaling van de betalingswijze van de in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs bepaalde retributies in werking.

Ces arrêtés ont été publiés respectivement au Moniteur belge des 7 et 9 septembre 2005.

L'arrêté royal prévoit la suppression des timbres fiscaux comme modalité de paiement des redevances dues pour:

1. la remise de la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage ou d'un permis de conduire international à la commune;
2. l'inscription à l'examen de réintégration dans le cadre de la déchéance du droit de conduire au Service public fédéral Mobilité et Transports, Service Permis de conduire;
3. l'introduction de la requête à la commission de recours après deux échecs dans l'examen pratique au Service public fédéral Mobilité et Transports, Service Permis de conduire.

L'objectif de la suppression des timbres fiscaux en tant que mode de paiement est de simplifier la délivrance des permis de conduire ainsi que le paiement des redevances dues de manière à offrir un service plus personnalisé. Le citoyen ne sera plus obligé de se rendre à la commune et à la Poste où les timbres fiscaux sont habituellement achetés.

Les communes peuvent utiliser des moyens de paiement plus moderne (bulletins de virement, terminaux de paiement, paiement électronique, ...).

Cette nouvelle réglementation comporte également une modification sur le plan de la procédure de rétribution des communes pour leurs opérations de délivrance et de gestion des permis de conduire. Dès le 1^{er} janvier 2006, les communes percevront complètement les sommes qui leur sont attribuées et les verseront à l'autorité fédérale, déduction faite la part qui leur revient, alors qu'actuellement ces sommes leur sont versées l'année suivante par l'autorité fédérale. Les communes disposeront ainsi immédiatement de la rétribution allouée.

4.1.4. «One stop» pour l'inspection de certification de la navigation fluviale

Actuellement, pour la délivrance des carnets de jaugeage ou du certificat rhénan ou communautaire et du certificat ADN, le matériel de navigation intérieur concerné est inspecté à chaque fois séparément. L'objectif à réaliser est, en 2006, de faire en sorte que ces 3 visites périodiques (jaugeage, conformité aux réglementations générale de sécurité, conformité aux réglementations de transport de produits dangereux) soient

Deze besluiten werden respectievelijk gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 7 en 9 september 2005.

Het koninklijk besluit voorziet in de afschaffing van de fiscale zegels als betalingswijze van de retributies verschuldigd ter gelegenheid van:

1. de indiening van de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning en een internationaal rijbewijs bij de gemeente;
2. de inschrijving voor het herstelexamen in het kader van het verval van het recht tot sturen bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Dienst Rijbewijs;
3. de indiening van het verzoekschrift aan de beroepscommissie in geval van twee maal niet slagen voor het praktisch rijexamen bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Dienst Rijbewijs.

Met de afschaffing van de fiscale zegels als betalingswijze verloopt voortaan de afgifte van rijbewijsdocumenten en de daarmee gepaard gaande betaling van de verschuldigde retributies op een meer klantvriendelijke wijze. De dubbele verplaatsing naar de gemeente en De Post – alwaar de fiscale zegels veelal dienden te worden aangekocht – zal niet meer noodzakelijk zijn.

De gemeenten kunnen modernere betaalmiddelen (overschrijvingsformulieren, betaalterminals, elektronische betaling ...) gebruiken.

Deze nieuwe reglementering brengt tevens een wijziging aan op het vlak van de procedure van de vergoeding van de gemeenten voor de prestaties van afgifte en beheer van rijbewijsdocumenten. Waar de gemeenten momenteel een jaar later de hun toekomstige sommen teruggestort krijgen vanwege de federale overheid, zullen ze vanaf 1 januari 2006 deze volledig innen en op twee vastgestelde momenten doorstorten aan de federale overheid na voorafname van het deel waar ze recht op hebben. Daarmee beschikken de gemeenten voortaan meteen over de hun toegekende vergoeding.

4.1.4. «One stop» certificatieschouwing voor de binnenvaart

Voor het uitreiken van de meetbrief, het communautair of Rijncertificaat en het ADN-certificaat wordt het betrokken binnenvaartuig nu telkens afzonderlijk geschouwd. De doelstelling voor 2006 is de drie nu in de tijd gescheiden schouwingen (meting, veiligheidsvoorschriften, gevaarlijke goederen) samen te brengen tot 1 periodiek onderzoek (one-stop) dat door een ploeg van multidisciplinaire inspecteurs wordt uitgevoerd.

concentrées en 1 visite (one stop) périodique effectuée par des équipes d'inspecteurs multidisciplinaires. Déjà en 2005, les premiers jalons ont été posés et une équipe multidisciplinaire pilote va démarrer avec des inspections combinées à bord dans le cadre du Règlement de visite du Rhin découlant de la Convention de Genève du 15 février 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.

4.1.5. Service central des certificats de conduite

En 2006, un nouveau service sera créé qui sera responsable de la délivrance de tous les certificats de conduite en transport fluvial (certificat de conduite, patente du Rhin, transport de passagers, attestation ADN, radar, matelot...) de manière à assurer un service au client plus efficace.

4.1.6. Programmes d'amélioration du SPF

L'amélioration du service aux utilisateurs constitue une action prioritaire de notre département. Durant l'année 2004, plusieurs collaborateurs du SPF ont redessiné 11 processus de travail pour améliorer leur efficacité et la qualité du service aux clients. Les processus examinés portent notamment sur la délivrance d'autorisations diverses, la gestion et la délivrance des permis de conduire, le suivi des investissements ferroviaires et les services de contrôle et d'inspection.

Sur base de l'examen des processus, quelque 95 projets d'amélioration ont été identifiés et seront mis en œuvre sur une période de 5 ans de 2005 à 2009. Depuis mai 2005, l'implémentation de plusieurs projets a débuté.

L'accent est actuellement mis sur les projets dont la fin est prévue en 2005 et qui ne nécessitent pas de moyens informatiques, humains et budgétaires supplémentaires. Le rythme d'implémentation des autres projets dépendra fortement des moyens budgétaires et informatiques mis à disposition du département car certains nécessitent une refonte profonde ou le développement d'applications informatiques.

4.1.7. Ressources humaines du SPF

Ces évolutions ne sont pas sans conséquences sur la charge de travail du SPF Mobilité et Transports. Les certifications et les audits auxquels certains de ses services sont soumis, particulièrement dans les secteurs aérien et maritime -et demain dans le secteur ferroviaire, afin de valider leur capacité à répondre aux prescriptions internationale et européenne, la nécessité de met-

Reeds eind 2005 werden hiervoor de eerste effectieve stappen ondernomen en zal een eerste multidisciplinaire ploeg als piloot starten met gecombineerde onderzoeken aan boord in het kader van het technisch Reglement Onderzoeken Schepen op de Rijn van 1995 én in het kader van de Conventie van Genève van 15 februari 1966 nopens de meting van binnenvaartuigen

4.1.5. Centrale Dienst Bevoegdheidsbewijzen voor de binnenvaart

In 2006 zal er een nieuwe centrale dienst worden opgericht dat instaat voor het verlenen van alle vaarbevoegdheidsbewijzen voor de binnenvaart (vaarbewijs, rijnpotent, passagiersvervoer, ADN attest, radar, matroos...) om zodoende een meer efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening te waarborgen.

4.1.6. Verbeteringsprogramma's FOD

De verbetering van de dienstverlening aan de gebruikers is een prioritaire actie van ons departement. Tijdens het jaar 2004 hebben verschillende medewerkers van de FOD 11 werkprocessen hertekend om hun efficiëntie en de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten te verbeteren. De onderzochte processen hebben met name betrekking op het afleveren van diverse vergunningen, het beheer en het afleveren van de rijbewijzen, de opvolging van de spoorweginvesteringen en de controle- en inspectiediensten.

Op basis van het onderzoek van de processen werden ongeveer 95 verbeteringsprojecten vastgesteld die over een periode van 5 jaar zullen worden ingevoerd van 2005 tot 2009. Sedert mei 2005 is de implementatie van verscheidene projecten begonnen.

De klemtoon wordt momenteel gelegd op de projecten waarvan het einde voorzien is in 2005 en waarvoor geen bijkomende budgettaire, menselijke en informaticamiddelen vereist zijn. Het implementatietempo van de andere projecten zal sterk afhangen van de budgettaire en informaticamiddelen ter beschikking gesteld van het departement want voor sommige is een grondige herwerking of de ontwikkeling van informaticatoepassingen noodzakelijk.

4.1.7. Human resources van de FOD

Deze evoluties zijn niet zonder gevolg voor de werkbelasting van de FOD Mobilité et Vervoer. De certificeringen en de audits van bepaalde diensten, inzonderheid op het vlak van de luchtvaart en het maritiem vervoer - en morgen op het gebied van het spoorwegvervoer - om na te gaan of ze aan de internationale en Europese voorschriften voldoen, de noodzakelijkheid

tre en place une régulation forte et l'augmentation des exigences européennes dans le domaine du contrôle routier, rendent nécessaire un renforcement qualitatif et quantitatif des ressources humaines.

Le plan de personnel actuel, en cours d'exécution, constitue une étape nécessaire, mais insuffisante pour répondre à ces défis.

4.1.8. Protection des passagers aériens

Le Règlement (CE) n° 261/2004 relatif aux refus d'embarquement et aux annulations et retards importants dans le transport aérien (Denied Boarding Compensation – DBC) requiert la désignation d'un organisme national chargé de traiter les plaintes en la matière. Pour la Belgique, cette mission est déjà assurée par la DGTA. Les plaintes ont été traitées par voie de médiation et donc dans le cadre d'une approche non juridictionnelle. En 2006, un arrêté royal et une circulaire constitueront bientôt les fondements juridiques pour l'élaboration des aspects de procédure.

Un règlement européen similaire traitant des personnes à mobilité réduite (Persons with Reduced Mobility – PRM) est en chantier et prévoit une approche analogue.

4.2. Régulation moderne

4.2.1. Régulation transport par route: approche concurrence déloyale

En ce qui concerne le secteur du transport routier de personnes, la transposition de la directive 1998/76/CE relative à l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route en droit belge sera en vigueur début 2006.

Cette transposition aura notamment pour conséquence que la capacité financière devra être garantie par une attestation du réviseur d'entreprise concernant le capital disponible et les réserves.

La coresponsabilité du donneur d'ordre est introduite dans ce secteur par le biais d'une modification de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif au transport rémunéré de voyageurs par route. Le projet sera soumis en 2005 au Gouvernement pour approbation par le Parlement.

4.2.2. Régulation aéroport Bruxelles-National

Un nouveau cadre de fonctionnement a été mis en œuvre en 2004 pour BIAC, l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, par l'adoption de deux arrêtés royaux. Le premier concerne la transformation de BIAC

en une stricte réglementation et la mise en place d'un régime de gestion des aéroports, qui vise à garantir la concurrence et la transparence de la gestion des aéroports.

Het huidige personeelsplan dat nu uitgevoerd wordt, is een nodige etappe maar volstaat niet om aan deze uitdagingen te beantwoorden.

4.1.8. Bescherming van de passagiers van vliegtuigen

Verordening EG 261/2004 aangaande instapweigering, annulering en lange vertraging in het luchtvervoer (Denied boarding compensation-DBC) vereist een nationale klachtendienst, die thans reeds door het DGLV wordt waargenomen. De behandeling van de klachten werd bemiddelend en niet juridictioneel opgevat. In 2006, zullen een koninklijk besluit en een circulaire als rechtsgrond dienen voor het uitwerken van de procedurele aspecten ervan.

Een soortgelijke EU verordening (Persons with reduced mobility –PRM) staat Europees op stapel en zal een vergelijkbare benadering vereisen.

4.2. Moderne regulering

4.2.1. Regulering wegvervoer: Aanpak oneerlijke mededinging

Wat het personenvervoer over de weg betreft, zal de omzetting van de richtlijn 1998/76/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg in Belgisch recht begin 2006 in werking treden.

Deze omzetting zal onder meer inhouden dat financiële draagkracht met een attest van de bedrijfsrevisor over het beschikbare kapitaal en reserves zal gewaarborgd worden.

De medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever wordt in deze sector ingevoerd via een wijziging van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg die in 2005 aan de Regering voorgelegd worden voor verdere goedkeuring door het Parlement.

4.2.2. Regulering luchthaven Brussel-Nationaal

Voor BIAC, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, werd in 2004 een nieuw werkingskader gecreëerd door twee koninklijke besluiten. Het ene betreft de omvorming van BIAC tot een naamloze vennootschap

en une société anonyme de droit privé, tandis que le second a trait à l'octroi d'une licence d'exploitation qui se substitue à l'ancien contrat de gestion.

Les missions de régulation économique prévues dans ces deux arrêtés royaux ont été confiées à un service spécialisé au sein du SPF Mobilité et Transports, fusionné avec le service de régulation du transport ferroviaire.

En plus, des travaux débiteront pour créer et approuver une charte de qualité tant auprès de la direction de l'aéroport qu'auprès des sociétés de manutention aéroportuaire.

4.2.3. Régulation maritime

Les mesures belges d'aides d'état ont conduit à une énorme augmentation de l'importance de la flotte belge, c.-à-d. des navires qui battent pavillon belge, dans le classement européen. La bonne réputation du pavillon belge a contribué à cette renaissance et il est donc important de la maintenir.

Pour cela, la collaboration est étroite avec les armateurs pour assurer un pourcentage d'arrestation extrêmement faible des navires qui battent pavillon belge lors des contrôles par l'état de port. La réputation d'un état de pavillon est liée aussi à l'efficacité que l'administration concernée peut fournir aux armateurs. Pour encore augmenter celle-ci, plus d'attention spéciale devra être accordée à une amélioration de la réaction du SPF en cas d'incidents portant sur la conformité des navires sous pavillon belge.

Maintenant que la flotte de navires autorisés à porter le pavillon belge se situe dans le top 10 européen et le top 30 mondial, la Belgique doit veiller tout particulièrement à devenir un acteur de poids dans la préparation et la réalisation de la législation européenne et internationale.

Enfin, la bonne réputation comme état de pavillon exige que la Belgique ratifie les protocoles SOLAS et Load line. Il est prévu de finaliser celle-ci 2006.

4.2.4. Régulation navigation intérieure

En 2004, une concertation ayant comme but d'inventorier les points d'action qui peuvent contribuer à l'attractivité du secteur a commencé au niveau du gouvernement fédéral. Certains points devront faire l'objet d'une attention particulière en 2006.

van privaatrecht, terwijl het tweede betrekking heeft op de toekenning aan BIAC van een exploitatielicentie die in de plaats komt van het vroegere beheerscontract.

De door deze twee koninklijke besluiten voorziene doelstellingen van de economische reguleringen werden toevertrouwd aan een gespecialiseerde dienst binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, die gefuseerd werd met de dienst regulering van het spoorvervoer.

Tevens dient te worden gewerkt aan het totstandkomen en het goedkeuren van een kwaliteitscharter, zowel bij de luchthavendirectie als bij de handlingmaatschappijen.

4.2.3. Regulering maritieme

De Belgische overheidssteunmaatregelen hebben ertoe geleid dat het belang van de Belgische vloot, d.w.z. de schepen die de Belgische vlag voeren, in het Europese klassement enorm toegenomen is. De goede reputatie van de Belgische vlag heeft bijgedragen tot deze heropleving; het is dan ook onze plicht deze reputatie hoog te houden.

Met de reders wordt nauw samengewerkt opdat zo weinig mogelijk schepen die de Belgische vlag voeren, aangehouden zouden worden bij een havenstaatcontrole. De reputatie van een vlaggenstaat is ook gekoppeld aan de doeltreffendheid die de betrokken administratie aan de reders kan aanbieden. Om deze nog te verbeteren wordt bijzonder aandacht geschonken aan een verbetering van de respons van de FOD bij incidenten die de conformiteit van de Belgische schepen in opspraak brengen.

Daar de vloot van zeeschepen die gerechtigd zijn om de Belgische vlag te voeren nu behoort tot de top tien in de EU en de top 30 op de wereldranglijst, zal België bijzonder aandacht besteden aan het zich positioneren en profileren bij het meewerken aan het tot stand komen van de internationale en Europese regelgeving.

Ten slotte vereist het hoog houden van onze reputatie als vlaggenstaat dat België de SOLAS en Load line protocollen ratificeert. Er wordt in het vooruitzicht gesteld dat beide protocollen nog in 2006 kunnen geratificeerd worden.

4.2.4. Regulering binnenvaart

In 2004 is er een overleg opgestart op het niveau van de federale overheid met als doel actiepunten te inventariseren die kunnen bijdragen tot de aantrekkelijkheid van de sector. Een aantal van die punten zal ook in 2006 verdere aandacht vereisen.

Une partie importante concerne le cadre réglementaire. Un cadre clair et moderne peut fournir une contribution positive aux intérêts du secteur. Ce cadre concerne entre autres aussi le régime contractuel.

4.2.5. Régulation ferroviaire

4.2.5.1. Réforme SNCB

La réforme de la SNCB dans le cadre du premier paquet ferroviaire est terminée.

4.2.5.2. Régulation du transport ferroviaire

Des systèmes adéquats de tarification et de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire doivent assurer à toutes les entreprises ferroviaires un accès égal et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire, répondre aux besoins des utilisateurs et permettre une concurrence équitable dans la fourniture des services ferroviaires.

Les entreprises ferroviaires doivent également disposer de toutes les informations requises pour exercer leur droit d'accès.

La mise en place d'un organe de contrôle chargé de surveiller l'application des dispositions réglementaires et en particulier la manière dont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire s'acquitte des fonctions essentielles que sont la tarification et l'octroi de sillons est indispensable pour une utilisation efficace et non discriminatoire de l'infrastructure ferroviaire.

Le comportement des entreprises ferroviaires sur le réseau belge requiert également un contrôle permanent et spécialisé.

Le Gouvernement a choisi de créer un service spécifique au sein de l'administration, le Service de Régulation du Transport ferroviaire. Pour garantir son indépendance et un degré d'autonomie fonctionnelle suffisante à l'exercice de ses missions de contrôle, il est placé sous l'autorité hiérarchique immédiate du Ministre de la Mobilité. Il sera opérationnel début 2006

Ministre de la Mobilité

Renaat Landuyt

Een belangrijk onderdeel betreft het reglementair kader. Een duidelijk en modern kader kan een positieve bijdrage leveren tot de belangen van de sector. Tot dit kader behoort o.a. ook het contractueel regime.

4.2.5. Regulering spoor

4.2.5.1. Hervorming NMBS

De hervorming van de NMBS in het kader van het eerste spoorwegpakket is afgerond.

4.2.5.2. Regulering van het spoor-vervoer

Aangepaste tarifiering- en verdelingsystemen van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten moeten ervoor zorgen dat alle spoorwegondernemingen een gelijke en niet discriminerende toegang krijgen tot de spoorweginfrastructuur, aan de behoeften van de gebruikers beantwoorden en een billijke concurrentie toelaten bij het leveren van spoorwegdiensten.

De spoorwegondernemingen moeten tevens over alle nodige informatie beschikken om hun toegangsrecht uit te oefenen.

De oprichting van een controleorgaan om toezicht te houden op de naleving van de reglementaire bepalingen, en in het bijzonder op de wijze waarop de beheerder van de spoorweginfrastructuur zich van zijn essentiële functies kwijt, met name de tarifiering en het toekennen van treinpaden, is onontbeerlijk voor een doeltreffend en niet discriminerend gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Het gedrag van de spoorwegondernemingen op het Belgisch spoorwegnet vereist ook een permanente en gespecialiseerde controle.

De Regering heeft voor de oprichting gekozen van een specifieke dienst binnen de administratie, met name de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer. Om zijn onafhankelijkheid te waarborgen en hem voldoende functionele autonomie te geven voor de uitoefening van zijn controleopdrachten, werd deze dienst onder de onmiddellijke hiërarchische autoriteit van de Minister van Mobiliteit geplaatst. Hij zal operationeel zijn begin 2006.

Minister voor Mobiliteit

Renaat Landuyt