

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

18 novembre 2003

**NOTE DE POLITIQUE GÉNÉRALE**

**du Service public fédéral Mobilité et  
Transports du ministre de la Mobilité et de  
l'Économie sociale  
pour l'année budgétaire 2004 (\*)**

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

18 november 2003

**ALGEMENE BELEIDSNOTA**

**van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit  
en Vervoer van de minister van Mobiliteit en  
Sociale Economie  
voor het begrotingsjaar 2004 (\*)**

(\*) 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.

Le Gouvernement a déposé cette note politique le 18 novembre 2003.

De Regering heeft deze beleidsnota op 18 november 2003 ingediend.

Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 18 novembre 2003.

De «goedkeuring tot drukken» werd op 18 november 2003 door de Kamer ontvangen.

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

*Abréviations dans la numérotation des publications :*

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

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)

CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)

PLEN : Séance plénière (couverture blanche)

COM : Réunion de commission (couverture beige)

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties :*

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

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)

CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)

PLEN : Plenum (witte kaft)

COM : Commissievergadering (beige kaft)

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](http://www.laChambre.be)  
e-mail : [publications@laChambre.be](mailto:publications@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](http://www.deKamer.be)  
e-mail : [publicaties@deKamer.be](mailto:publicaties@deKamer.be)

## INTRODUCTION

La mobilité sera un point essentiel de l'action du nouveau gouvernement.

L'accord de Gouvernement du 10 juillet 2003 expose les différentes pistes qui devront être mises en oeuvre sous cette nouvelle législature.

Ces pistes sont :

– glissement radical des coûts fixes vers les coûts variables dans le cadre de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto en :

- cadaptant les accises en vue de neutraliser partiellement les effets d'une diminution des prix des carburants automobiles ;

- supprimant progressivement la taxe d'immatriculation sur les véhicules (sur une période de 4 ans);

- supprimant progressivement la taxe de compensation des accises sur le diesel (sur une période de 5 ans) ;

- introduisant un gasoil professionnel pour les transporteurs au travers de remboursements;

- entamant une concertation avec les Régions sur l'opportunité de remplacer l'eurovignette pour camions par une contribution variable;

- concluant un accord de coopération avec les Régions, en vue de moduler la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation en fonction des qualités écologiques des moteurs utilisés, du comportement au volant et de la sécurité routière.

– encouragement du développement et de l'utilisation de moteurs qui fonctionnent sur la base de sources d'énergie alternatives.

– adoption d'une politique volontariste en matière d'intermodalité et promotion les transports ferroviaire, maritime, fluvial et les transports en commun.

– développement d'un plan de mobilité (STOP-Plan) axé sur l'usage prioritaire des moyens de transport les moins polluants et les mieux adaptés, et ce particulièrement pour les déplacements de proximité. Cela implique le développement d'un plan global pour chaque étape : la marche à pied, le vélo, le transport en commun et transport personnel. Le transport de marchandises sera intégré dans ce concept.

– encouragement du télétravail et du travail à domicile.

– encouragement du covoiturage via la création par les Régions de parkings aisément accessibles et par le biais des plans d'entreprise.

## 1. INLEIDING

Mobiliteit wordt een centraal aandachtspunt van de actie van de nieuwe regering.

In het Regeerakkoord van 10 juli 2003 worden de verschillende denkpijsten uiteengezet die tijdens de nieuwe regeringsperiode ten uitvoer zullen worden gebracht.

Deze denkpijsten zijn:

– drastische verschuiving van de vaste naar de variabele kosten in het kader van de tenuitvoerlegging van het Kyoto-protocol:

- aanpassing van de accijnzen met het oog op de gedeeltelijke neutralisering van de gevolgen van een daling van de brandstofprijzen voor voertuigen;

- geleidelijke afschaffing van de inschrijvingstaks voor voertuigen (over een periode van vier jaar);

- geleidelijke afschaffing van de accijnscompenserende belasting op de dieselbrandstof (over een periode van vijf jaar);

- invoering van een professionele diesel voor de vervoerders via een terugbetaling;

- het opstarten van overleg met de Gewesten over de opportuniteit van de vervanging van het eurovignet voor vrachtwagens door een variabele bijdrage;

- het sluiten van een samenwerkingsakkoord met de Gewesten met als doel de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling te moduleren volgens de ecologische kwaliteiten van de gebruikte motoren, het rijgedrag en de verkeersveiligheid.

– aanmoediging van de ontwikkeling en het gebruik van motoren die door alternatieve energiebronnen worden aangedreven.

– uitwerking van een voluntaristisch beleid inzake intermodaliteit en promotie van het spoor-, maritiem, fluviaal en gemeenschappelijk vervoer.

– ontwikkeling van een mobiliteitsplan (STOP-plan) toegespitst op het prioritair gebruik van de minst vervuilende en best aangepaste vervoermiddelen, en dit inzonderheid voor korte verplaatsingen. Dit houdt in dat er voor elk onderdeel een totaalplan moet worden ontwikkeld: stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagens. Het goederenvervoer zal in dit concept worden geïntegreerd.

– aanmoediging van tele- en thuiswerk.

– aanmoediging van het carpoolen, waarbij op de Gewesten wordt gerekend om vlot bereikbare carpoolparkings aan te leggen en van de bedrijven wordt verwacht dat ze bedrijfsvervoerplannen zullen invoeren.

– diminution sensible pour ce qui concerne le transport ferroviaire de la durée du trajet entre les grandes villes flamandes et wallonnes et Bruxelles ainsi que sur la garantie de la qualité, de la ponctualité et de la sécurité.

– en ce qui concerne les usagers faibles, la réglementation routière sera adaptée afin de mieux prendre en compte les impératifs techniques et de sécurité routière liés à l'usage de moyens de transport tels que le vélo, par exemple. Les campagnes de sensibilisation qui seront menées en matière de sécurité routière mettront notamment l'accent sur le partage de la voie publique entre toutes les catégories d'usagers. Des aménagements spécifiques seront, en outre, réalisés afin de favoriser la multimodalité.

– diminution du nombre de victimes de la route d'au moins 33% d'ici 2006 et de 50% d'ici 2010. A cette fin, les mesures suivantes sont envisagées :

- adaptation de la réglementation routière en faveur des usagers faibles ;
- campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière mettant l'accent sur le partage de la voie publique entre tous les usagers ;
- prise en compte des recommandations des Etats généraux sur la sécurité routière ;
- organisation d'une campagne d'information intensive sur les mesures d'exécution de la nouvelle loi ;
- augmentation de la probabilité d'être contrôlé de manière préventive et répressive ;
- traitement purement administratif d'un plus grand nombre d'amendes (La procédure judiciaire doit devenir l'exception.) ;
- utilisation croissante des peines alternatives ;
- évaluation de la législation relative à la prise en compte de la situation sociale du contrevenant ;
- calcul de la prime d'assurance en fonction du comportement individuel dans la circulation ;
- offre de contrats d'assurance d'une durée de cinq ans ou plus aux nouveaux conducteurs ;
- élargissement des missions des bureaux de tarification.

– utilisation obligatoire par les camions de la bande de droite des autoroutes durant les heures de pointe.

– examen de l'opportunité d'interdire les camions aux abords des écoles au début et à la fin de la journée d'école.

– augmentation de l'engagement et du soutien de la police locale en matière de sécurité routière notam-

– gevoelige vermindering van de reistijd op de spoortrajecten tussen de grote Vlaamse en Waalse steden en hun verbindingen met Brussel alsook verbetering van de kwaliteit, de stiptheid en de veiligheid van het spoorverkeer.

– wat de zwakke weggebruikers betreft, zal de verkeersreglementering worden aangepast om beter rekening te houden met de technische vereisten en vereisten qua verkeersveiligheid van vervoersmiddelen zoals bijvoorbeeld de fiets. De sensibiliseringscampagnes voor verkeersveiligheid zullen inzonderheid de nadruk leggen op het delen van de openbare weg door alle weggebruikers. Specifieke aanpassingen zullen bovendien worden doorgevoerd om de multimodaliteit te bevorderen.

– vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met ten minste 33% tegen 2006 en met 50% tegen 2010. Daartoe zullen de volgende maatregelen worden overwogen:

- aanpassing van de verkeersreglementering ten gunste van de zwakke weggebruikers;
- sensibiliseringscampagnes die de nadruk leggen op het delen van de openbare weg door alle weggebruikers;
- rekening houden met de aanbevelingen van de Staten-Generaal inzake verkeersveiligheid;
- een intensieve informatiecampagne opzetten over de uitvoeringsmaatregelen van de nieuwe wet;
- verhoging van de pakkans door preventieve en repressieve controles;
- louter administratieve afhandeling van een groter aantal verkeersboetes (De gerechtelijke procedure moet de uitzondering worden);
- toenemend gebruik van alternatieve straffen;
- evaluatie van de wetgeving over het in overweging nemen van de sociale toestand van de overtreder;
- berekening van de verzekeringspremie volgens het individueel gedrag in het verkeer;
- verzekeringscontracten van vijf jaar of meer aanbieden aan nieuwe chauffeurs;
- uitbreiding van de opdrachten van de tarifieringsbureaus.

– verplicht gebruik voor vrachtwagens van de rechterrijstrook op autosnelwegen gedurende de spitsuren.

– nagaan of vrachtwagens niet bij aanvang en einde van de schooldag uit de omgeving van scholen moeten worden geweerd.

– verhoogde steun en inzet van de lokale politie inzonderheid qua verkeersveiligheid. Tevens zal bijzon-

ment. Une attention particulière sera aussi accordée à des projets de prévention visant à promouvoir entre autres la sécurité routière.

– répartition équitable de l'impact des vols nocturnes et vols diurnes via une évaluation zone par zone définies de manière objective et renforcement des procédures de « Noise Abatements » et leur application.

– augmentation du nombre de voyageurs par chemin de fer de 25 % par rapport à l'année 2000. Cet objectif sera atteint, d'une part, en augmentant l'offre en trains (exécution du plan pluriannuel d'investissements, mise en œuvre rapide du RER, meilleure collaboration et harmonisation avec les sociétés régionales de transport) et, d'autre part, en simplifiant les tarifs et en tendant vers la gratuité des déplacements domicile-lieu de travail par chemin de fer.

– reprise avant le 31 décembre 2005 des dettes de la SNCB qui découlent de la dette historique au 31 décembre 1992, des déficits d'exploitation, du service public et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et consultation dans le cadre de l'exécution du programme pluriannuel d'investissements ferroviaires des Régions sur leurs priorités ainsi que prévision à cet effet des instruments de co- et préfinancements.

– prévision dans le contrat de gestion conclu entre la SNCB et l'Etat fédéral d'un système d'indemnisation octroyant dans un certain nombre de cas le remboursement total ou partiel du trajet et/ou un ticket gratuit.

– respect rigoureux et énergique des accords conclus avec les Pays-Bas quant à la procédure d'arbitrage dans le cadre du Rhin d'acier, de sorte qu'après le prononcé de la décision par le Collège arbitral à la mi-2004, on puisse immédiatement s'employer à la réactivation du tracé historique.

– s'agissant de la mer du Nord, développement d'une vision à long terme ayant notamment la gestion durable de la navigation maritime comme point de départ et coordination des différentes compétences en matière de politique relative à la mer du Nord, tant en ce qui concerne la lutte contre les catastrophes qu'en ce qui concerne la délivrance de permis, de licences et de concessions.

– augmentation des moyens de l'accord de coopération avec la Région de Bruxelles-Capitale de 100 millions EUR en 2004 à 125 millions EUR en 2007. Une

dere aandacht worden besteed aan preventieprojecten die onder meer de verkeersveiligheid ten goede komen.

– billijke spreiding van de geluidsoverlast te wijten aan dag- en nachtvluchten aan de hand van een objectieve zonegebonden evaluatie en verstrengde toepassing van de «Noise Abatements»-procedures.

– verhoging van het aantal treinreizigers met 25 % ten opzichte van het jaar 2000. Deze doelstelling zal worden bereikt door enerzijds het treinaanbod te verhogen (uitvoering van het meerjareninvesteringsplan, spoedige verwezenlijking van het GEN, betere samenwerking en harmonisering met de gewestelijke vervoersmaatschappijen) en anderzijds de tarieven te vereenvoudigen en te streven naar kosteloos woonwerk-treinverkeer.

– overname vóór 31 december 2005 van de schulden van de NMBS die voortvloeien uit de historische schuld op 31 december 1992, uit de exploitatietekorten, haar openbare dienstverplichtingen en de inrichting van de spoorweginfrastructuur en raadpleging van de Gewesten over hun prioriteiten in het kader van de uitvoering van het meerjareninvesteringsprogramma van de spoorwegen, alsook voorziening in de nodige middelen voor de gezamenlijke en voorlopige financiering ervan.

– het voorzien in het tussen de NMBS en de Federale Staat gesloten beheerscontract van een schadeloosstellingsstelsel dat in een aantal gevallen de gehele of gedeeltelijke terugbetaling van de treinreis en/of een gratis treinkaartje toekent.

– strikte en kordate naleving van de met Nederland gesloten overeenkomsten over de arbitrageprocedure in het kader van de IJzeren Rijn, zodanig dat na de uitspraak van het Arbitragecollege midden 2004, we ons opnieuw kunnen inzetten voor de reactivering van het historisch tracé.

– wat de Noordzee betreft, ontwikkeling van een langetermijnvisie met als vertrekpunt inzonderheid het duurzaam beheer van de zeevaart en coördinatie van de verschillende bevoegdheden inzake het Noordzeebeleid. Dit slaat zowel op de rampenbestrijding als op de afgifte van vergunningen, licenties en concessies.

– verhoging van de financiële middelen van het samenwerkingsakkoord met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 100 miljoen EUR in 2004 tot 125

pérennisation de ces moyens et une simplification des procédures de décision est prévue également.

– constitution des « cellules de développement durable » au sein des divers services publics fédéraux. Celles-ci apprécieront les effets des décisions majeures prises dans ce cadre par les autorités.

– création d'un forum auquel seront associées les Régions et les Communautés. Outre la révision de la Constitution, ce forum examinera et préparera par des projets de loi des solutions pour différentes questions en vue de contribuer à une plus grande cohérence structurelle de la répartition des compétences fédérales, régionales et/ou communautaires. Dans ce cadre, le forum traitera entre autres de la sécurité routière.

Une première étape a été franchie avec la publication au Moniteur belge du 7 août 2003 de la loi-programme du 5 août 2003.

2004 constituera une nouvelle étape dans la concrétisation de cette politique.

## 2. MOBILITÉ ET TRANSPORTS

### 2.1 Dossiers transversaux en matière de transports

#### 2.1.1 Plan national de mobilité durable

Le plan fédéral de développement durable 2000-2004 prévoit que le SPF élaborera un plan national de mobilité durable (PNMD).

Ce plan est un élément qui permettra la réalisation du STOP-Plan axé sur l'usage prioritaire des moyens de transports les moins polluants et les plus adaptés prévus par l'accord de gouvernement.

Le PNMD vise à mettre en place un système de circulation et de transport où sécurité, durabilité et fonctionnalité jouent un rôle prépondérant.

Actuellement un avant-projet de plan est prêt.

Les étapes suivantes proposées sont la réalisation d'une concertation avec les Communautés et les Régions avant le lancement d'une large consultation de la société civile. Dès l'issue de la procédure, il sera procédé à la transposition pratique des recommandations du plan.

Lors de la mise en œuvre du PNMD, il sera porté une attention particulière aux mesures qui concernent les piétons, les vélos et le transport public.

miljoen EUR in 2007. Het blijvend karakter van deze middelen en een vereenvoudiging van de beslissingsprocedures is eveneens voorzien.

– oprichting van «cellen voor duurzame ontwikkeling» binnen de diverse federale overheidsdiensten. Zij zullen de gevolgen van de door de overheid in dit kader getroffen belangrijke beslissingen trachten in te schatten.

– oprichting van een forum waarbij de Gewesten en Gemeenschappen betrokken zullen worden. Naast de grondwetsherziening zal dit forum via wetsontwerpen voor verscheidene problemen oplossingen onderzoeken en voorbereiden. Aldus wil men bijdragen tot een grotere structurele samenhang van de verdeling van de federale, gewestelijke en/of gemeenschapsbevoegdheden. In dit kader zal het forum zich onder andere met de verkeersveiligheid bezighouden.

Een eerste fase werd reeds afgerond door de publicatie in het Belgisch Staatsblad van 7 augustus 2003 van de programmawet van 5 augustus 2003.

Voor de nadere invulling van dit beleid zal 2004 een nieuwe fase betekenen.

## 2. MOBILITEIT EN VERVOER

### 2.1 Transversale dossiers in verband met het vervoer

#### 2.1.1 Nationaal Plan voor Duurzame Mobiliteit

Het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling 2000-2004 voorziet de opmaak door de FOD van een Nationaal Plan voor Duurzame Mobiliteit (NPDM).

Dit plan zal bijdragen tot de verwezenlijking van het in het regeerakkoord opgenomen STOP-Plan, dat is toegespitst op het prioritair gebruik van de minst vervuilende en best aangepaste vervoermiddelen.

Het NPDM is gericht op de verwezenlijking van een verkeers- en vervoerssysteem waarin veiligheid, duurzaamheid en functionaliteit een hoofdrol spelen.

Een voorontwerp van dit plan is reeds klaar.

Als volgende stappen wordt voorgesteld eerst een overleg te beleggen met de Gemeenschappen en de Gewesten en vervolgens de bevolking hierover te raadplegen. Zodra dit gebeurd is, zullen de aanbevelingen van het plan in de praktijk worden omgezet.

Bij de implementatie van het NPDM zal bijzondere aandacht besteed worden aan de maatregelen betreffende de voetgangers, de fietsen en het openbaar vervoer.

### 2.1.2 La congestion routière

La lutte contre la congestion routière se situe au cœur de préoccupations du SPF. La question est difficile car les actions doivent être menées dans un contexte infrastructurel constant, exception faite des capacités ferroviaires autour de Bruxelles liées à la construction du TGV (les premières capacités infrastructurelles ne seront mises à fruit qu'à la fin de cette législature). Cette question est cependant essentielle car l'action des pouvoirs publics dans ce domaine est évaluée de plus en plus à la lumière des résultats obtenus sur ce terrain.

Une solution envisageable pourrait se trouver dans une meilleure dispersion dans le temps de la demande de mobilité par l'encouragement de l'économie de 24 heures. D'où, notre SPF, en collaboration avec des partenaires extérieurs, mènera en 2004 une étude sur les impacts possibles de l'économie de 24 heures tant au plan de la mobilité qu'aux niveaux social et écologique.

L'utilisation obligatoire par les camions de la bande de droite des autoroutes durant les heures de pointe s'inscrit également dans cette perspective.

### 2.1.3 Collaboration avec le Bureau fédéral du Plan visant à mettre en place les outils macro-économiques de support à la politique fédérale de mobilité et transports

Les bases d'une collaboration récurrente avec le Bureau fédéral du Plan (BFP) ont été jetées, et ce pour les années 2004-2007, par la signature d'une convention-cadre.

La première étape a consisté en une convention « Activités de support à la politique fédérale de mobilité et transports » d'un an établie entre le SPF et le Bureau du Plan.

L'objectif du projet est de créer au sein du BFP une « expertise » en matière de support à la politique fédérale de mobilité et transports afin d'assurer une cohérence à la fois dans le temps et dans l'approche utilisée. Ce support couvre deux types d'activités :

1° l'information statique : développement de comptes et indicateurs de transport ;

2° le diagnostic prospectif et l'aide à la décision : développement d'un modèle de projection de transport et utilisation pour réaliser des projections d'indicateurs, des analyses de sensibilité et des évaluations de la politique fédérale des transports.

### 2.1.2 De verkeerscongestie

Het bestrijden van de verkeerscongestie is één van de hoofdbekommernissen van de FOD. Dit is een moeilijke opgave omdat de acties binnen een onveranderlijke infrastructurele context gevoerd moeten worden, behalve voor de spoorwegcapaciteiten rondom Brussel betreffende de aanleg van de HST (de eerste infrastructurele capaciteiten zullen pas tegen het einde van deze regeringsperiode benuttigd kunnen worden). De oplossing van het probleem is echter essentieel want het overheidsoptreden op dit gebied, wordt hoe langer hoe meer in het licht van de op dit vlak bereikte resultaten geëvalueerd.

Tot de oplossingen behoort de mogelijkheid de vraag naar mobiliteit over een langere periode uit te strekken door de 24-uureconomie te promoten. Vandaar dat onze FOD, in samenwerking met externe partners, in 2004 een studie zal voeren over de mogelijke gevolgen van de 24-uureconomie zowel op het vlak van de mobiliteit als op sociaal en ecologisch vlak.

Het verplicht gebruik voor vrachtwagens van de rechterrijstrook op autosnelwegen gedurende de spitsuren sluit hier ook bij aan.

### 2.1.3 Samenwerking met het Federaal Planbureau om de macro-economische middelen vast te leggen ter ondersteuning van het federaal mobiliteits- en vervoerbeleid

De grondslagen van een recurrente samenwerking met het Federaal Planbureau (FPB) werden voor de jaren 2004-2007 vastgelegd door de ondertekening van een raamovereenkomst.

De eerste stap bestaat uit een éénjarige overeenkomst «Ondersteuning van het federale mobiliteits- en vervoerbeleid» die gesloten werd tussen de FOD en het Planbureau.

Het doel is binnen het FPB een «expertise» te ontwikkelen voor de ondersteuning van het federaal mobiliteits- en vervoerbeleid om zowel het tijdschema als de benaderingswijze coherent te laten verlopen. Deze ondersteuning omvat twee soorten activiteiten:

1° de statische informatie: het ontwikkelen van vervoersrekeningen en vervoersindicatoren;

2° de prospectieve diagnose als hulpmiddel bij de besluitvorming: het ontwikkelen van een projectiemodel voor het vervoer en het gebruik ervan om indicatorenprojecties en sensitiviteitsanalyses te verwezenlijken en om het federaal vervoerbeleid te evalueren.

#### 2.1.4 Fiscalité

Un premier pas a été franchi avec la loi-programme du 5 août 2003 avec la mise en place du système cliquet carburant, la modification de la taxe compensatoire des accises et la suppression en deux étapes de la redevance pour l'immatriculation des véhicules.

Cette démarche vers une fiscalité du transport adaptée aux nécessités de l'heure devra bien sûr se faire en tenant compte du contexte budgétaire global de l'Etat.

Afin de rencontrer les préoccupations du gouvernement en matière de croissance durable un groupe de travail interne au SPF a réalisé un inventaire des mesures fiscales et financières existantes dans le domaine des transports ainsi qu'un inventaire de nouvelles mesures qui pourraient être mises en oeuvre. Il est essentiel que de nouvelles propositions visant à réorienter le transport dans la direction de la mobilité durable voient le jour.

#### 2.1.5 Intermodalité

Dans le cadre de la politique volontariste du gouvernement en matière de répartition plus équilibrée des flux de transport de marchandises, l'intermodalité ainsi que la promotion du transport ferroviaire, fluvial et maritime constituent les éléments de référence des actions à mener. A cet égard le programme MARCO POLO de la Commission européenne visant à un rééquilibrage durable et de qualité entre la route et les autres modes présente plusieurs opportunités qui seront saisies.

La première est l'accompagnement du SPF offert à la mise au point de projets impliquant des acteurs belges tant du transport que de la logistique voire de la production. En second lieu, et vu la mise en oeuvre de tels partenariats, un comité consultatif du développement de l'intermodalité sera mis en place rassemblant des acteurs tant privés que publics, économiques qu'institutionnels.

Cette plate-forme pourrait elle-même donner lieu à la rédaction d'une charte de qualité de référence en transport de marchandises.

#### 2.1.6 Amélioration de la gestion de la mobilité des travailleurs

L'obligation de réaliser un diagnostic relatif aux déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail pour les entreprises et les services publics de plus de 100 travailleurs est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2003.

#### 2.1.4 Fiscaliteit

Een eerste stap werd gezet met de programmawet van 5 augustus 2003, die het Cliquetsysteem motorbrandstoffen invoert, de accijnscompenserende belasting wijzigt en de retributie betreffende de inschrijving van de voertuigen in twee fasen afschaft.

Deze omvorming naar een aan de huidige behoeften aangepaste vervoersfiscaliteit zal uiteraard rekening moeten houden met de totale budgettaire context van de Staat.

Om aan de bekommernissen van de regering inzake duurzame groei tegemoet te komen, heeft een werkgroep binnen de FOD een inventaris opgemaakt van de bestaande fiscale en financiële maatregelen inzake vervoer alsook van de mogelijke nieuw in te voeren maatregelen. Het is van primordiaal belang dat nieuwe voorstellen tot stand komen om het vervoer in de richting van de duurzame mobiliteit te heroriënteren.

#### 2.1.5 Intermodaliteit

In het kader van het voluntaristisch beleid dat de regering wil voeren opdat de goederenstromen evenwichtiger verdeeld zouden worden, moeten de acties zowel gericht zijn op de intermodaliteit als op de promotie van het spoor-, fluviaal en maritiem vervoer. In dit verband biedt het MARCO POLO-programma van de Europese Commissie, dat op een duurzame en kwaliteitsvolle wijze het evenwicht probeert te herstellen tussen het wegvervoer en de andere wijzen van vervoer, meerdere gelegenheden die benut zullen worden.

De eerste is de begeleiding van de FOD bij de opmaak van ontwerpen waarbij Belgische actoren uit de vervoersector maar ook uit de logistieke en zelfs uit de productiesector betrokken zijn. Vervolgens zal, met het oog op een efficiënte werking van dergelijke partnerships, een adviescommissie voor de ontwikkeling van de intermodaliteit worden opgericht met zowel actoren uit de privésector als uit de openbare, economische en institutionele sector.

Dit platform zou zelf tot de opmaak van een kwaliteitshandvest voor het goederenvervoer kunnen overgaan.

#### 2.1.6 Het verbeteren van het mobiliteitsbeheer van werknemers

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 2003 van kracht geworden.



Au début de cette législature, il faudra prendre un arrêté ministériel d'exécution comportant le questionnaire qui devra être rempli. Cet arrêté sera publié après l'avis conjoint du Conseil National du Travail et du Conseil Central de l'Economie. Dans le courant 2004, une campagne d'information des services publics et des entreprises sera organisée.

Parallèlement et à partir des données reçues, une banque de données gérée en interne et consultable via internet par les entreprises et les pouvoirs publics sera mise en place, logiquement en 2005.

### 2.1.7 Un suivi proactif de la politique européenne

Le processus décisionnel européen aboutit à l'adoption d'une réglementation ayant souvent un impact important sur la réalité administrative et juridique belge.

La pratique dans certains Etats-membres montre qu'en adoptant une approche proactive du processus décisionnel européen, le poids relatif d'un Etat-membre peut excéder son poids arithmétique.

Un système proactif belge de préparation pour la mobilité et le transport doit permettre d'anticiper le plus tôt et qualitativement le mieux possible le trajet du processus décisionnel européen.

Ceci suppose une bonne harmonisation préalable entre les autorités fédérales et les autorités régionales, conjuguée à une gestion sérieuse du dossier par des personnes rompues au processus décisionnel européen formel et informel.

Une transposition plus rapide et plus correcte de la réglementation européenne en est une conséquence positive.

Le mécanisme actuel de coordination et de concertation fera l'objet d'une évaluation commune du SPF Mobilité et Transports et de ses partenaires régionaux en vue de son optimisation, à la lumière des expériences et systèmes d'autres secteurs et états membres.

Des propositions d'amélioration seront élaborées consécutivement.

Des efforts seront fournis parallèlement en 2004 pour diminuer le nombre de transpositions tardives de la réglementation européenne et de dossiers d'infraction ouverts auprès de la Commission européenne et de la Cour de Justice.

### 2.1.8 Service client-citoyen-SPF

Dans l'optique d'une administration publique de grande qualité et de la modernisation et amélioration

Bij het begin van deze regeringsperiode zal een ministerieel uitvoeringsbesluit uitgevaardigd moeten worden met een in te vullen vragenlijst. Dit besluit zal gepubliceerd worden na het inwinnen van het gezamenlijk advies van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. In de loop van wordt voor de overheidsdiensten en de ondernemingen een informatiecampagne opgezet.

Parallel hiermee en aan de hand van de ontvangen gegevens zal, logischerwijze in 2005, een intern beheerde gegevensbank opgestart worden die door de ondernemingen en de overheidsdiensten via internet geraadpleegd zal kunnen worden.

### 2.1.7 Een pro-actieve opvolging van het Europees beleid

De Europese besluitvorming mondt uit in de aanneming van regelgeving met vaak een grote impact op de Belgische bestuurlijke en juridische realiteit.

De praktijk in bepaalde lidstaten wijst uit dat door een pro-actief inspelen op het Europese besluitvormingsproces het relatief gewicht van de lidstaat kan worden opgetrokken boven zijn rekenkundige gewicht.

Een pro-actief Belgisch voorbereidingssysteem voor mobiliteit en vervoer moet in een zo vroeg mogelijk stadium en op een zo kwalitatief mogelijke wijze inspiken op het Europese besluitvormingstraject.

Dit veronderstelt een vroege en degelijke afstemming met de gevatte federale en gewestelijke overheden, gekoppeld aan in een intense dossierbehartiging door experts in de formele en informele Europese besluitvorming.

Een tijdiger en correcter omzetting van Europese regelgeving is daar een positieve afgeleide van.

Het actuele coördinatie- en overlegmechanisme zal door de FOD Mobiliteit en Vervoer, samen met haar gewestelijke partners, met het oog op zijn optimalisatie aan een evaluatie worden onderworpen, mede in het licht van ervaringen en systemen in andere sectoren en lidstaten.

Voorstellen tot verbetering zullen aansluitend worden uitgewerkt.

In 2004 zal parallel worden gestreefd naar een duidelijke vermindering van het aantal laattijdige omzetting van Europese regelgeving en openstaande inbreukdossiers bij de Europese Commissie en het Hof van Justitie.»

### 2.1.8 Dienstverlening burger-klan-FOD

In het streven naar een overheidsadministratie van een hoge kwaliteit en de modernisering en verbetering

du service au client-citoyen, le SPF Mobilité et Transports étudiera la possibilité d'améliorer l'information des citoyens utilisant les services du SPF Mobilité et Transports.

A ce niveau, les objectifs suivants ont été fixés :

- diffusion d'informations claires et transparentes ; fonction de help desk avec seuil d'accessibilité bas ;
- création d'une base de données de questions fréquemment posées devant permettre d'améliorer le service et la communication envers le citoyen et de simplifier la législation et les formalités administratives ;
- traitement moderne des plaintes.

## 2.2 Le transport aérien

### Aéroports

#### 2.2.1 Mise en œuvre d'un système de certification d'aéroports

Un arrêté royal (AR) concernant les nouvelles certifications de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), (annexe 14 à la Convention de Chicago) et une circulaire d'exécution ont été préparés. L'AR doit encore faire l'objet d'une association des Régions. Un manuel de procédure et un manuel de formation du personnel de la Direction générale Transport aérien sont en voie d'élaboration.

Dans un souci de bonne gestion et de sécurité juridique, il est impératif de cerner sans équivoque la répartition des compétences entre le fédéral et les Régions dans des accords, puisque les Régions contestent la compétence du fédéral dans le domaine de la sécurité, apparentée à l'exploitation des aéroports. Une action intentée récemment auprès du Conseil d'Etat doit permettre cette clarification nécessaire.

La Direction générale Transport aérien sera elle-même auditée en 2004-2005 par l'Organisation de l'Aviation civile internationale concernant son application de l'Annexe 14 « Aéroports ».

#### 2.2.2 Servitudes aériennes

Il s'agit de limitations imposées à l'aménagement du territoire aux environs des aéroports afin de préserver les nécessités opérationnelles et techniques des aéroports et les installations au sol ainsi que la valeur économique de ce pôle de développement.

Une loi et, de manière prévisible, un accord de coopération avec les Régions définiront et enregistreront ces servitudes. Ces mesures nécessitent outre une concertation avec les Régions dans leur double capa-

van de dienstverlening burger-klant zal de FOD Mobiliteit en Vervoer de mogelijkheid onderzoeken om de informatieverstrekking t.a.v. de burgers die gebruik maken van de diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer te verbeteren.

Volgende doelstellingen worden hierbij nagestreefd :

- eenduidige en transparante informatie verstrekken
- Helpdesk functie met een laag drempelige bereikbaarheid
- database aanleggen van FAQ's die moeten toelaten de efficiëntie van de dienstverlening te verhogen, de communicatie naar de burger te verbeteren en de wetgeving en administratieve rompslomp te vereenvoudigen
- moderne klachtenbehandeling

## 2.2 Het luchtvervoer

### Luchthavens

#### 2.2.1 Toepassing van een systeem ter certificering van de luchthavens

Een koninklijk besluit betreffende de nieuwe certificeringen van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) (bijlage 14 bij de Conventie van Chicago) en een uitvoeringscirculaire werden voorbereid. De Gewesten moeten nog betrokken worden bij het KB. Een procedurehandboek en een opleidingshandboek voor het personeel van het Directoraat-generaal Luchtvaart zijn thans in voorbereiding.

Met het oog op een goed beheer en de rechtszekerheid is het absoluut nodig de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale Staat en de Gewesten iijzersterk in akkoorden vast te leggen daar de Gewesten de bevoegdheid van de federale overheid inzake veiligheid bij de exploitatie van de luchthavens betwisten. Een vordering werd recentelijk bij de Raad van State ingediend om de nodige klaarheid te scheppen.

De Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart zal in 2004-2005 een audit uitvoeren bij het Directoraat-generaal Luchtvaart omtrent de toepassing van haar bijlage 14 «Luchthavens ».

#### 2.2.2 Luchterfdienstbaarheden

Het gaat om beperkingen die opgelegd worden aan de ruimtelijke ordening rond de luchthavens ten voordele van de operationele en technische behoeften van de vliegvelden en grondinstallaties en van de economische waarde van deze ontwikkelingspool.

Een wet en, heel waarschijnlijk, een samenwerkingsakkoord met de Gewesten zullen deze erf dienstbaarheden definiëren en registreren. Die maatregelen vergen behalve een overleg met de Gewesten in hun

cité d'exploitants d'aéroport et de responsables de l'aménagement du territoire, un accord avec BIAC (Brussels International Airport Company) et Belgocontrol, sans oublier le SPF Défense concernant l'utilisation commune des parties militaires des aéroports civils.

## Espace aérien

2.2.3 Contrôle aérien : mise en application des Eurocontrol Safety Rules Requirements (ESARR)  dit s par Eurocontrol.

Les ESARR 3 et 4 imposent aux fournisseurs de services de contrôle aérien un « Safety Management System » (SMS) ainsi que des méthodes spécifiques de gestion du risque aérien. La mise en place sera facilitée en 2004 par un audit sous l'égide de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, l'USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) pour mesurer la mise en application des ESARR, pour évaluer les moyens à mettre en œuvre pour parvenir à une conformité en matière de sécurité et s'assurer de l'application par la Belgique de l'annexe 11 « Air Traffic Service » en général. La mise en application requiert l'établissement d'arrêtés royaux, circulaires et l'établissement d'un manuel de procédure et la formation du personnel de la Direction générale Transport aérien, y compris la mise en place d'une nouvelle cellule ATS (Air Traffic Service).

2.2.4 Contrôle aérien mise en œuvre d'un système harmonisé de licence de contrôleurs aériens civils et militaires

L'harmonisation des licences des contrôleurs aériens civils et militaires a fait l'objet de l'ESARR 5. La mise en œuvre en Belgique passe par la création de ces licences via un arrêté royal et une circulaire, élaborés en concertation avec Belgocontrol et le SPF Défense. La publication de l'arrêté royal et l'implémentation de l'ESARR 5 sont à réaliser en 2004.

2.2.5 La vérification de l'adéquation et l'utilisation des équipements et procédures de Belgocontrol, en particulier en matière de gestion du trafic au sol, y compris dans les conditions de visibilité limitée, constituent également une priorité importante pour la sécurité.

Ce point est devenu prioritaire pour l'OACI et Eurocontrol à la suite de plusieurs accidents graves récents survenus à l'étranger.

dubbele hoedanigheid van luchthavenexploitant en verantwoordelijke overheid inzake ruimtelijke ordening, ook een akkoord met BIAC (Brussels International Airport Company) en Belgocontrol, en last but not least met de FOD Defensie met betrekking tot het gezamenlijk gebruik van de militaire gedeeltes van de burgerlijke luchthavens.

## Luchtruim

2.2.3 Luchtverkeersleiding: toepassing van de Eurocontrol Safety Rules Requirements (ESARR) opgesteld door Eurocontrol

De ESARR 3 en 4 leggen de leveranciers van luchtverkeersleidingdiensten een Safety Management System (SMS) op, alsmede specifieke beheermethodes van de luchtvaartrisico's. De uitwerking ervan zal worden vergemakkelijkt in 2004 door een audit onder toezicht van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart en de USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme), bedoeld om de toepassing van de ESARR te meten, om de middelen te evalueren die ingezet moeten worden om aan de veiligheidseisen te voldoen en om zich ervan te vergewissen dat België bijlage 11 «Air Traffic Service» in het algemeen toepast. De implementering vereist het opstellen van koninklijke besluiten, omzendingbrieven en een procedurehandboek, alsook de opleiding van het personeel van het Directoraat-generaal Luchtvaart en de oprichting van een nieuwe ATS-cel (Air Traffic Service).

2.2.4 Luchtverkeersleiding: geharmoniseerd systeem van vergunningen voor burgerlijke en militaire luchtverkeersleiders

De harmonisatie van de vergunningen voor burgerlijke en militaire luchtverkeersleiders maakt het voorwerp uit van de ESARR 5. De invoering in België van deze vergunningen vergt een koninklijk besluit en een omzendingbrief, die in overleg met Belgocontrol en de FOD Defensie opgesteld moeten worden. De publicatie van het koninklijk besluit en de implementatie van de ESARR 5 zijn voor 2004 voorzien.

2.2.5 Het nazicht van de geschiktheid en het gebruik van de uitrusting en procedures van Belgocontrol, in het bijzonder wat het beheer van het grondverkeer betreft, ook bij beperkt zicht, zijn ook prioritair voor de veiligheid

Naar aanleiding van enkele recente zware ongevallen in het buitenland werd dit punt als prioritair vooruitgeschoven door ICAO en Eurocontrol.

A ce niveau, Belgocontrol agit anticipativement en équipant la nouvelle tour de contrôle de l'aéroport national notamment de radars au sol.

Les services opérationnels de Belgocontrol adapteront leurs procédures dans ce cadre.

Dans l'attente de l'achèvement des travaux de la nouvelle tour, il a été temporairement convenu avec BIAC d'assurer la sécurité du trafic au sol.

#### 2.2.6 «Intrusions/incursions» au sol (accès aux pistes de décollage et d'atterrissage sans autorisation)

Il faut réfléchir aux mesures de prévention à mettre en œuvre. De fait, les pénétrations non autorisées sur les pistes risquent dans les années à venir de devenir une source importante d'accidents.

Chaque aéroport devra se doter d'un local runway safety team. Cette équipe aura comme rôle d'étudier localement la problématique des incursions sur les pistes et mettre en place une «safety management system (SMS)» pour garantir la sécurité des mouvements au sol.

#### 2.2.7 Mise en œuvre du Ciel unique européen

La Commission européenne a présenté un programme d'action pour la mise en place d'un espace aérien supérieur européen pour le 31 décembre 2004. Ce programme propose un paquet de 4 règlements (règlement cadre, règlement relatif à la fourniture de services aériens, règlement relatif à l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien et règlement relatif à l'interopérabilité du réseau européen).

Le paquet a fait l'objet d'un accord politique au Conseil européen des ministres des transports. Le Parlement européen a voté en deuxième lecture une série d'amendements sur lesquels la Commission européenne a donné son avis.

L'« Aviation Group » a examiné l'ensemble de ces amendements et constaté qu'ils ne pouvaient pas encore être soumis aux Etats membres pour approbation. Dès lors, la procédure de conciliation communautaire a débuté en septembre 2003.

Cette initiative requiert une participation active aux travaux de l'Union européenne en coordination étroite avec Belgocontrol et la force aérienne.

Belgocontrol speelt hier op in door de nieuwe controletoren op de nationale luchthaven o.a. met grondradars uit te rusten.

De operationele diensten van Belgocontrol zullen in dat kader hun procedures aanpassen.

In afwachting van de beëindiging van de werken van de nieuwe toren is met BIAC een tijdelijke regeling overeengekomen om de veiligheid van het grondverkeer te verzekeren.

#### 2.2.6 «Intrusions/incursions» aan de grond (betreden van start- en landingsbanen zonder toelating)

Er moet worden gedacht aan preventiemaatregelen want het betreden zonder toelating van de banen zou in de komende jaren een belangrijke oorzaak van ongevallen kunnen worden.

Elke luchthaven moet over een local runway safety team beschikken. Deze ploeg moet de plaatselijke problematiek onderzoeken en een «safety management system (SMS)» uitwerken om de veiligheid van de grondbewegingen te waarborgen.

#### 2.2.7 Verwezenlijking van het gemeenschappelijk Europees luchtruim

De Europese Commissie heeft een actieprogramma voorgesteld voor het tot stand brengen van een hoger gelegen Europees luchtruim tegen 31 december 2004. Dit programma stelt een pakket van 4 verordeningen voor (kaderverordening, verordening betreffende de levering van luchtvaarnavigatiediensten, verordening betreffende de organisatie en het gebruik van het luchtruim en verordening betreffende de interoperabiliteit van het Europees netwerk).

Het pakket heeft het politiek akkoord gekregen van de Europese Raad van Ministers van Vervoer. Het Europees Parlement heeft in tweede lezing een aantal amendementen gestemd. De Europese Commissie heeft zijn advies gegeven m.b.t. deze amendementen van het Europees parlement

De «Aviation Group» heeft het geheel van deze amendementen onderzocht en heeft geconstateerd dat deze amendementen nog niet konden voorgelegd worden ter goedkeuring aan de lidstaten. De communautaire bemiddelingsprocedure is dan ook in september 2003 gestart.

Dit initiatief vereist een actieve deelneming aan de werkzaamheden van de Europese Unie in nauwe samenwerking met Belgocontrol en de luchtmacht.

## Environnement

### 2.2.8 Lutte contre les nuisances sonores

La lutte contre les nuisances sonores passe par l'élaboration d'une véritable politique intégrée en matière de gestion et de contrôle des nuisances sonores de jour et de nuit à l'aéroport de Bruxelles-National.

En ce qui concerne les perturbations causées par le trafic aérien, et plus particulièrement les vols de nuit, l'accord du gouvernement de juillet 2003 constitue la base de travail.

Une évaluation, de manière à suivre les mesures prises dans l'accord de gouvernement, des zones survolées est effectuée régulièrement sur base des mesures et des études réalisées par BIAC et les Régions bruxelloise et flamande.

En 2003, une série de mesures ont été prises en vue d'une répartition plus équilibrée des nuisances sonores.

Un certain nombre de mouvements qui survolaient précédemment le Noordrand ont été répartis et l'utilisation de la piste de décollage principale ainsi que de la route de départ vers Chièvres ont été optimisés. Le seuil de décollage de la piste 25 R a été reculé de 300 mètres. Les résultats de la concertation concernant les «Noise abatement» ont également été mis en application.

L'accord de gouvernement du 10 juillet 2003 prévoyait une dispersion maximale des nuisances sonores sur la base d'un cadastre du bruit et d'une utilisation optimale de toutes les pistes et maximale des différentes routes.

Comme prévu par l'accord gouvernemental, le Ministre a chargé une équipe d'experts de BIAC, de Belgocontrol et de la Direction générale Transport aérien d'élaborer un plan concret par étapes pour la dispersion équitable des nuisances sonores de l'aéroport national.

Ce groupe de travail a présenté son plan d'action au Ministre le 26 septembre 2003.

Le plan aboutit à une dispersion équitable en :

- supprimant les routes nocturnes et points de concentration existants ;
- utilisant l'ensemble des 6 pistes de décollage et d'atterrissage ;
- utilisant des routes existantes et nouvelles.

Le plan vise également une diminution des nuisances sonores en :

- réduisant le bruit lors du décollage par l'imposition de procédures de décollage plus strictes ;
- limitant à long terme la charge sonore totale autorisée ;

## Milieu

### 2.2.8 Bestrijding van geluidsoverlast

De bestrijding van geluidsoverlast eist de uitwerking van een werkelijk geïntegreerd beleid inzake beheer en controle van de geluidsoverlast overdag en 's nachts in de luchthaven Brussel-Nationaal.

Voor wat betreft de storingen veroorzaakt door het luchtverkeer, en meer bepaald de nachtvluchten, wordt het regeerakkoord van juli 2003 als vertrekpunt gebruikt.

Regelmatig wordt een evaluatie gemaakt van de overvlogen zones op basis van de metingen en studies van BIAC en van het Vlaamse en Brusselse Gewest om de maatregelen genomen in het kader van het regeerakkoord beter te kunnen opvolgen.

In 2003 werden reeds een aantal maatregelen genomen met het oog op een evenwichtigere verdeling van de geluidshinder.

Een aantal vluchten die voorheen over de Noordrand gingen, werden gespreid en het gebruik van de hoofdopstijgbaan evenals de uitvliegroute naar Chièvres geoptimaliseerd. De opstijgdrempel van baan 25R werd 300 meter achteruitgeschoven. Ook werden de resultaten van het overleg inzake «Noise Abatement» in praktijk gebracht.

Het regeerakkoord van 10 juli 2003 voorzag een maximale spreiding van de geluidsoverlast op basis van een geluidskadaster en van het optimaal gebruik van alle pistes en het maximaal gebruik van verschillende routes.

De Minister belastte een team van experts van BIAC, Belgocontrol en het Directoraat-generaal Luchtvaart met de opdracht een concreet stappenplan voor de billijke spreiding van de geluidshinder van de nationale luchthaven voor te bereiden, zoals vereist door het regeerakkoord.

Deze werkgroep presenteerde haar actieplan aan de Minister op 26 september 2003.

Het plan komt tot een rechtvaardige spreiding door :

- de bestaande nachtroutes en concentratiepunten af te schaffen;
- alle 6 de opstijg- en landingsbanen te gebruiken;
- bestaande en nieuwe routes te gebruiken.

Het plan wil ook de geluidshinder verminderen door:

- het geluid bij opstijgen te verminderen door strengere opstijgprocedures op te leggen;
- op lange termijn de totale toegelaten geluidsbelasting te beperken;

• augmentant les taxes de décollage pour les avions bruyants ayant un QC supérieur ou égal 12 et décollant entre 21 h et 23 h et entre 6 h et 8 h.

Les nouveaux tarifs seront d'application à partir du 01/01/2004. BIAC, l'exploitant aéroportuaire, sera chargé de la perception de ces taxes.

L'année 2004 verra la réalisation définitive du plan par étapes défini en 2003.

Dans le plan par étapes sont également prévues des mesures d'accompagnement assurant l'encadrement nécessaire du plan par étapes :

– La nuit silencieuse du samedi.

Le Ministre souhaite instaurer le plus rapidement possible une nuit totalement silencieuse le samedi en déplaçant les vols nocturnes au samedi soir et au dimanche matin. Les dérogations actuelles, telles que les vols humanitaires et médicaux, resteraient d'application. Un arrêté ministériel peut imposer la nuit silencieuse du samedi mais requiert le respect des conditions prévues par l'arrêté royal du 25/09/2003 (voir notamment l'article 5, point 9, 1° - analyse des coûts et avantages.), ce qui implique une procédure assez stricte.

– Diminution des quotas de bruit

Pour limiter les nuisances sonores nocturnes, le Ministre propose de :

• baisser systématiquement les QC autorisés annuellement, jusqu'à 40 000 en 2010, par analogie avec l'arrêté ministériel du 26/10/2000 ;

• réduire au maximum la flotte d'avions ayant un QC > 4 d'ici à 2010, avec comme objectif le remplacement de la plupart des A300 et MD 11 bruyants.

Pour réduire les nuisances sonores diurnes, le Ministre propose de :

• restreindre au maximum le nombre d'avions en partance ayant un QC > 30 d'ici à 2010 ;

• interdire les appareils ayant un QC > 12 entre 6 et 7 heures du matin, conformément à la définition européenne de la nuit.

Auparavant, la diminution des QC a toujours été réglée par un arrêté ministériel entérinant une décision du Conseil d'administration de BIAC (application de la loi E.P.A.). Il va de soi que la décision du Conseil d'administration doit tenir compte du permis d'environnement de BIAC et de la législation régionale. Ce point est approfondi dans la mesure d'accompagnement « harmonisation des normes acoustiques ».

La suppression progressive d'une flotte bruyante peut être réglée par un A.R. qui doit toutefois être conforme à la réglementation européenne.

• een verhoging van de opstijgkosten voor de luidruchtige vliegtuigen met een QC hoger of gelijk aan 12, die opstijgen tussen 21 en 23 u en tussen 6 u. en 8 u.

De nieuwe tarieven zullen van toepassing zijn op 01/01/2004. De luchthavenexploitant, BIAC, is belast met de inning van deze taksen.

In 2004 zal de definitieve verwezenlijking plaatsvinden van het in 2003 uitgewerkt stappenplan.

In het stappenplan zijn ook een aantal begeleidende maatregelen voorzien die zorgen voor de noodzakelijke omkadering van het stappenplan :

– De stille zaterdagnacht.

De Minister wil zo snel mogelijk tot een volledig stille zaterdagnacht komen door het verschuiven van de zaterdagnachtvluchten naar de avond en de zondagmorgen. De huidige derogaties, bv. humanitaire en medische vluchten, zouden van toepassing blijven. De stille zaterdagnacht kan opgelegd worden d.m.v. een M.B. dat echter de naleving vereist van het K.B. dd. 25/09/03 en de daarin opgelegde voorwaarden (zie o.m. art. 5 punt 9 1°-kosten-batenanalyse), wat een vrij strikte procedure omvat.

– QC-quota vermindering.

Voor de beperking van de geluidshinder tijdens de nacht, stelt de Minister voor:

• dat de toegelaten QC per jaar stelselmatig afneemt, tot 40.000 in 2010, in analogie met het M.B. van 26/10/2000

• de vloot vliegtuigen met QC>4 tegen 2010 maximaal afgebouwd wordt, met als doel het merendeel van de lawaaierige A300 en MD 11 te vervangen.

Voor de beperking van de geluidshinder tijdens de dag, stelt de Minister voor dat :

• het aantal vertrekkende vluchten met een QC>30 zoveel als mogelijk wordt afgebouwd tegen 2010;

• toestellen met een QC>12 tussen 6 en 7 uur 's morgens verboden worden, in overeenstemming met de Europese definitie van de nacht.

De vermindering van de QC-vermindering werd in het verleden steeds geregeld door een M.B. dat een bekrachtiging inhield van een beslissing van de Raad van Bestuur van BIAC (toepassing A.O.B.-Wet). Het spreekt vanzelf dat de beslissing van de Raad van Bestuur rekening dient te houden met de milieuvergunning van BIAC en de wetgeving van de gewesten. Dit item wordt verder uitgediept in de begeleidende maatregel «harmoniseren van de geluidsnormen».

De afbouw van een lawaaierige vloot kan geregeld worden met een K.B. dat echter in overeenstemming moet zijn de Europese regelgeving.

– Isolation acoustique des habitations autour de l'aéroport.

Le programme d'isolation sera revu en fonction de l'utilisation stable des pistes et des routes qui est mise en œuvre par le plan par étapes.

A plus long terme, le fonds d'isolation peut également servir à s'attaquer au bruit des avions à la source. Un A.R. réglant la création des fonds ainsi que le mode de financement sera rédigé.

– Vaste enquête environnementale et de santé.

Une vaste enquête scientifique portant sur les effets des nuisances sonores sur l'environnement et la santé est prévue en collaboration avec les ministres qui ont l'environnement et la santé publique dans leurs attributions

Les résultats de l'enquête serviront à mettre au point les mesures existantes et, si nécessaire, à prendre des mesures supplémentaires.

En vue de réaliser cette mesure, il convient que le Ministre de la Mobilité se concerte avec ses collègues compétents en matière d'environnement et de santé publique. Cette concertation doit en premier lieu se dérouler au niveau de l'administration et des cellules stratégiques. Une fois qu'on a réussi à élaborer un plan d'action concrète, il faudra le soumettre à l'approbation du Conseil des Ministres.

– Enquête sur l'intérêt économique des vols de nuit.

Le ministre entend demander à BIAC d'établir un rapport sur l'intérêt économique des vols de nuit pour BIAC à ce jour et à l'avenir.

Les résultats doivent permettre de comparer les coûts dus aux restrictions d'exploitation aux bénéfices identifiés par l'enquête environnementale et de santé. Le rapport doit prendre en compte la tolérance sociale des nuisances dues au transport aérien, les développements européens dans le secteur de l'aviation, la collaboration possible avec les aéroports régionaux, ainsi que les modifications éventuelles dans l'organisation de la gestion aéroportuaire.

Cette enquête doit être commanditée par le ministre de tutelle de BIAC, le ministre Vande Lanotte. Le ministre de la Mobilité fera cette demande auprès de son collègue compétent.

– Actionnariat de BIAC pour les communes voisines.

Le ministre propose d'accorder une action symbolique aux communes voisines pour leur permettre de poser des questions critiques lors de l'assemblée des actionnaires. De la sorte, les communes environnan-

– Geluidsisolatie van woningen rond de luchthaven.

Het isolatieprogramma zal herzien worden in functie van het stabiel baan- en routegebruik dat bereikt wordt in het stappenplan.

Het isolatiefonds kan op langere termijn ook gebruikt worden om het vliegtuiglawaai aan de bron aan te pakken. Er zal een K.B. opgesteld worden dat de oprichting van de fondsen en de financieringswijze regelt.

– Grootschalig milieu- en gezondheidsonderzoek.

Een grootschalig wetenschappelijk onderzoek naar de milieu- en gezondheidseffecten van geluidshinder rond de luchthaven wordt gepland in samenwerking met de Ministers bevoegd voor Milieu en voor Volksgezondheid.

De resultaten van dit onderzoek zullen gebruikt worden om bestaande maatregelen bij te sturen en, indien nodig, bijkomende maatregelen te nemen.

Om deze maatregel te realiseren dient de Minister voor Mobiliteit met zijn collega's bevoegd voor Milieu en Volksgezondheid te overleggen. Dit overleg dient in eerste instantie te gebeuren op het niveau van de administratie en de beleidscellen. Eenmaal men erin geslaagd is een concreet actieplan uit te werken dient dit voor goedkeuring voorgelegd te worden aan de Ministerraad.

– Onderzoek naar het economisch belang van de nachtvluchten.

De minister wenst BIAC te vragen om een rapport op te stellen over het economisch belang van de nachtvluchten voor BIAC vandaag en in de toekomst.

De resultaten moeten toelaten de kosten van exploitatiebeperkingen te vergelijken met de baten die geïdentificeerd zijn in het gezondheids- en milieuonderzoek. Het rapport moet rekening houden met de maatschappelijke tolerantie voor hinder door luchtverkeer, de Europese ontwikkelingen in de luchtvaartsector, mogelijke samenwerking met regionale luchthavens en eventuele veranderingen in de organisatie van het luchthavenbeheer.

De opdracht tot deze studie dient gegeven te worden door voogdijminister van BIAC, Vande Lanotte. De minister van mobiliteit zal deze vraag stellen aan zijn bevoegde collega.

– Aandeelhouderschap BIAC voor buurgemeenten.

De Minister stelt voor om aan de buurgemeenten een symbolisch aandeel te geven zodat ze kritische vragen kunnen stellen op de aandeelhoudersvergadering. Op deze wijze kunnen de omliggende ge-

tes pourront davantage responsabiliser BIAC quant aux effets de l'exploitation aéroportuaire sur les environs.

La proposition sera examinée dans le cadre des modifications éventuelles apportées à l'actionnariat de BIAC, relevant de la compétence du ministre des Entreprises publiques, le ministre Vande Lanotte.

La loi E.P.A. autorise que l'Etat transfère (tout ou partie de) ses actions à d'autres autorités. Un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres doit être pris à cet effet.

Il existe une incertitude juridique quant au fait de savoir si les communes peuvent accepter de telles actions et si certaines législations en la matière doivent être adaptées. D'autres juristes estiment ne voir aucune objection à la participation directe des communes dans une SA de droit public qui, par ailleurs, exerce des missions d'intérêt public. A cet égard, il y a des participations communales comparables qui, elles, sont largement acceptées.

Une fois la controverse juridique éclaircie, la proposition sera examinée avec le ministre des Entreprises publiques.

#### – Aménagement du territoire

La Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale sont responsables de l'aménagement du territoire des alentours de l'aéroport. Les administrations communales sont responsables de l'allocation des lotissements et de la délivrance des permis de construire. Le ministre fédéral de la Mobilité n'a aucune compétence en la matière.

Le ministre insiste sur la mise en œuvre des dispositions du « Structuurplan Vlaanderen » (Plan structurel pour la Flandre) relatives aux nuisances sonores et à l'aménagement du territoire.

Il incombe aux régions et aux communes de prévenir la création de nouvelles zones de nuisances sonores.

Le ministre entend en arriver à des accords concrets entre l'Etat fédéral et les régions en la matière, accords qui doivent être validés par le comité de concertation gouvernement fédéral/gouvernements communautaires et régionaux. Les régions pourront alors transposer les accords conclus en mesures relatives à l'aménagement du territoire qu'elles peuvent imposer aux communes concernées.

meenten BIAC meer bewust maken van haar verantwoordelijkheid m.b.t. de gevolgen van de luchthaven-exploitatie op de omgeving.

Het voorstel zal bekeken worden in het kader van eventuele wijzigingen in het aandeelhouderschap van BIAC, onder de bevoegdheid van Minister van Overheidsbedrijven, Minister Vande Lanotte.

De A.O.B.-Wet staat toe dat de Staat haar aandelen (geheel of gedeeltelijk) overdraagt aan andere overheden. Hiervoor dient een bij in de Ministerraad overlegd Koninklijk Besluit worden genomen.

Er bestaat juridische onduidelijkheid over het feit dat gemeenten dergelijk aandelen mogen aanvaarden en dat bepaalde wetgeving dienaangaande moet aangepast worden. Andere rechtsgeleerden zijn van mening dat ze geen bezwaar zien in de rechtstreekse participatie van gemeenten in een N.V. van Publiek Recht die trouwens ook taken van openbaar belang uitoefent. In dat opzicht zijn er vergelijkbare gemeentelijke participaties die wel algemeen aanvaard worden.

Wanneer het juridisch twistpunt uitgeklaard is zal het voorstel bekeken worden met de Minister van Overheidsbedrijven.

#### – Ruimtelijke ordening.

Het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening van de streek rondom de luchthaven. De gemeentebesturen zijn verantwoordelijk voor het vergunnen van verkavelingen en het afleveren van bouwvergunningen. De federale Minister van Mobiliteit heeft in deze geen enkele bevoegdheid.

De Minister staat erop dat de bepalingen in het Structuurplan Vlaanderen omtrent de geluidshinder en de ruimtelijke ordening toegepast worden.

Het is de verantwoordelijkheid van de gewesten en de gemeenten om ervoor te zorgen dat er geen nieuwe zones met geluidshinder worden gecreëerd.

De Minister wil komen tot concrete afspraken tussen de Federale Staat en de Gewesten met betrekking tot deze materie. Afspraken die bekrachtigd dienen te worden door het overlegcomité federale regering-gemeenschaps- en gewestregeringen. De gewesten zullen dan de gemaakte afspraken kunnen omzetten in maatregelen met betrekking tot ruimtelijke ordening die ze kunnen opleggen aan de betrokken gemeenten.



– Politique de mobilité intégrée.

Dans le cadre d'une politique de mobilité intégrée, il importe que les pouvoirs publics prennent des mesures qui facilitent le transfert d'un mode de transport à un autre (ex. train-avion).

Par rapport à d'autres aéroports européens, l'aéroport ne dispose pas de raccordement adéquat au réseau ferroviaire. A cet égard, les raccordements au RER et au réseau TGV sont tout aussi importants.

Le ministre de la Mobilité est partisan que le gouvernement fédéral utilise les produits de la privatisation de BIAC pour privilégier un meilleur raccordement de l'aéroport au réseau ferroviaire.

Le ministre de la Mobilité se concertera à ce sujet avec le ministre des Entreprises publiques. La décision finale en la matière incombera au Conseil des Ministres.

2.2.9 Règles et procédures concernant les restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports

Les gouvernements des Régions flamande et bruxelloise sont compétents en matière de normes de bruit. Il est de leur responsabilité de fixer les normes de sorte à garantir une qualité de vie minimale aux riverains de l'aéroport, tout en évitant de compromettre la mise en œuvre du plan de dispersion.

Une concertation avec les ministres régionaux compétents sera organisée en vue d'une harmonisation des normes de bruit.

Cela devrait aboutir à un accord de coopération qui sera validé par le comité de concertation entre le gouvernement fédéral et les gouvernements communautaires et régionaux. Les régions pourront alors transposer les accords conclus dans leurs propres législations.

Une concertation avec les Régions pour définir une politique globale des nuisances sonores des aéroports est aussi nécessaire afin de prévenir un dumping environnemental entre aéroports belges.

La Directive 2002/30/CE relative à la gestion des nuisances sonores des aéroports s'articule autour d'une approche équilibrée (balanced approach) sur quatre piliers: la réduction du bruit à la source, l'aménagement du territoire, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation. Cette Directive instaure un cadre à respecter pour l'introduction de restrictions d'exploitation.

La directive a été transposée en droit belge par l'A.R. du 25 septembre 2003 fixant les règles et procédures concernant la mise en place de restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National.

– Geïntegreerd mobiliteitsbeleid.

In het kader van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is het belangrijk dat de overheid maatregelen neemt om de overschakeling van het ene vervoersmiddel op het andere te bevorderen (vb. trein-vliegtuig).

De luchthaven heeft in vergelijking met andere Europese luchthavens onvoldoende aansluiting op het spoorwagennet. Ook de aansluiting op het GEN en op het HST-net zijn dit opzicht belangrijk.

De Minister van Mobiliteit is er voorstander van dat de federale regering de opbrengsten van de privatisering van BIAC bij voorrang gebruikt om de luchthaven beter te laten aansluiten op het spoor.

De Minister van Mobiliteit zal hierover overleggen met de Minister van Overheidsbedrijven. De uiteindelijke beslissing hierover zal door de Ministerraad moeten gebeuren.

2.2.9 Regels en procedures met betrekking tot geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens

De Vlaamse en Brusselse gewestregeringen zijn bevoegd voor geluidsnormen. Het is hun verantwoordelijkheid de normen zodanig op te stellen dat een minimale leefkwaliteit voor de omwonenden van de luchthaven gewaarborgd blijft en dat tegelijkertijd de uitvoering van het spreidingsplan niet in het gedrang komt.

Er zal een overleg georganiseerd worden met de bevoegde gewestministers om tot een harmonisering van de geluidsnormen te komen.

Dat moet leiden tot een samenwerkingsakkoord dat bekrachtigd wordt door het overlegcomité van de federale regering en de gemeenschaps- en gewestregeringen. De gewesten zullen dan de gemaakte afspraken omzetten in hun eigen wetgeving.

Overleg met de Gewesten is ook nodig om een totaal geluidsoverlastbeleid voor de luchthavens uit te werken, teneinde een milieudumping tussen Belgische luchthavens te voorkomen.

Richtlijn 2002/30/EG betreffende de geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen draait rond een evenwichtige aanpak (balanced approach) die op vier pijlers steunt: de beperking van het lawaai bij de bron, de ruimtelijke ordening, minder lawaaiërig exploitatieprocedures en exploitatiebeperkingen. Deze richtlijn, legt een op te volgen kader op voor de invoering van exploitatiebeperkingen.

Met het K.B. van 25 september 2003 tot vaststelling van regels en procedures met de betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen op de luchthaven Brussel-Nationaal werd de richtlijn omgezet in Belgisch recht.

Cet AR-cadre doit maintenant faire l'objet d'une mise en oeuvre de manière à prendre les mesures adéquates, particulièrement en matière de restrictions et de procédures d'exploitation à moindre bruit.

En effet, la Commission européenne a intenté une procédure contre l'A.R. interdisant les avions «huskités» sur les aéroports belges pendant la nuit. L'application de l'AR du 25 septembre 2003 vise donc à remplacer au moins l'AR relatif aux avions «huskités».

#### OPS – Exploitation

##### 2.2.10 Modification de la loi du 3 mai 1999 relative aux transporteurs aériens réguliers

Suite à l'arrêt du 5 novembre 2002 de la Cour de Justice européenne concernant la conclusion et l'application de notre accord bilatéral «ciel ouvert» avec les USA et l'octroi par le Conseil UE Transport d'un mandat à la Commission pour conduire des négociations avec les USA et les pays tiers, la loi du 3 mai 1999 doit être modifiée pour permettre à toutes les compagnies aériennes établies en Belgique d'entrer en ligne de compte pour toute désignation par la Belgique pour l'exploitation de services réguliers.

De fait, selon le prescrit de la loi du 3 mai 1999, ne peuvent être pour l'instant désignées que les compagnies de transport aérien titulaires d'une licence d'exploitation belge.

##### 2.2.11 Révision de la réglementation concernant le transport aérien en Belgique.

Suite à la libéralisation totale du marché du transport aérien à l'intérieur du territoire de l'Union européenne, le dispositif actuel relatif à l'octroi de droits de trafic pour les vols non réguliers est dépassé. Le dispositif de 1981 doit être mis en concordance avec la réglementation européenne.

##### 2.2.12 La finalisation d'un arrêté ministériel prévoyant les conditions d'octroi, suspension et retrait des autorisations de travail aérien et/ou de baptême de l'air.

Vu des activités comme l'apprentissage, la publicité, les baptêmes de l'air, l'organisation de spectacles qui exigent des aptitudes particulières de l'avion et du pilote, plus de risques sont pris que pour des vols normaux et vu également que les exploitants étrangers peuvent obtenir une autorisation s'ils satisfont aux

Dit KB-kader moet nu het onderwerp uitmaken op welke wijze adequate maatregelen moeten worden getroffen, in het bijzonder inzake beperkingen en gebruiksprocedures voor minder geluidshinder.

De Europese commissie heeft immers een procedure tegen dit KB aanhangig gemaakt om de hushkitvliegtuigen op de Belgische luchthavens gedurende de nacht te verbieden. De toepassing van het KB van 25 september 2003 voorziet dus het KB minstens te vervangen betreffende de hushkitvliegtuigen.

#### OPS – Exploitatie

##### 2.2.10 Wijziging van de wet van 3 mei 1999 met betrekking tot de geregelde luchtvervoerders

Ingevolge het arrest van 5 november 2002 van het Europees Hof van Justitie omtrent het afsluiten en toepassen van ons bilateraal «open sky»-akkoord met de Verenigde Staten van Amerika en de verlening door de Vervoersraad van de EU van een mandaat aan de Europese Commissie om luchtvaartonderhandelingen te voeren met de Verenigde Staten van Amerika en derde landen zal de wet van 3 mei 1999 moeten worden aangepast. Dan zullen alle communautaire luchtvaartmaatschappijen die een vestiging in België hebben, in aanmerking komen om door België voor een geregelde dienst aangeduid te worden.

Overeenkomstig de wet van 3 mei 1999 kunnen momenteel alleen luchtvervoerders aangeduid worden die houder zijn van een door België afgeleverde exploitatievergunning.

##### 2.2.11 Herziening van de regeling betreffende het luchtvervoer in België

De huidige regeling m.b.t. het verlenen van verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten is tengevolge van de volledige vrijmaking van de luchtvervoersmarkt binnen het grondgebied van de Europese Unie voorbijgestreefd. De regeling van 1981 dient in overeenstemming met de Europese regelgeving gebracht te worden.

##### 2.2.12 Afwerking van een ministerieel besluit waarin de voorwaarden van aflevering, schorsing en intrekking van de machtiging van luchtarbeid en/of luchtdopen worden vastgelegd

Aangezien activiteiten zoals opleiding, publiciteit, luchtdopen, inrichting van vertoningen welke speciale vaardigheden van vliegtuig en piloot vereisen meer risico's inhouden dan gewone vluchten en ook buitenlandse exploitanten, die aan de voorwaarden voldoen machtigingen kunnen verkrijgen voor luchtarbeid, moet

conditions des autorisations de travail aérien, un arrêté ministériel qui fixe de manière claire et univoque les conditions prévues dans le cadre de l'article 50 §2 de l'arrêté royal du 15 mars 1953, doit être pris.

2.2.13 Abrogation de l'Arrêté royal du 21 février 1939 sur la réglementation relative aux prises de photos aériennes au-dessus du territoire national et du transport d'appareil photos à bord des aéronefs.

L'AR précité stipule que l'usage d'appareils photos à bord des aéronefs au-dessus du territoire national n'est autorisée qu'aux titulaires d'une autorisation spéciale délivrée par le Ministre de la Mobilité.

Conformément au plan d'implémentation de son BPR – Business Process Reengineering –, cette disposition sera supprimée, soit via une abrogation de l'AR de 1939, soit par une suppression dans le texte de toute référence à la compétence de la Direction générale Transport aérien.

#### 2.2.14 Assurances aériennes

Les travaux concernant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux exigences applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs en matière d'assurances relatives à l'exploitation sont suivis avec une particulière attention. Somme toute, on s'attend à ce que cette proposition de règlement soit approuvée par le Conseil européen des ministres des transports, télécommunications et énergie.

En ce qui concerne les risques de guerre et d'attentats et la création du fonds Globaltime, l'Organisation de l'Aviation civile internationale a besoin d'un engagement positif de 51% des Etats membres, ce qui n'est pas encore le cas actuellement.

Dans ce dossier, la Belgique a rendu un avis positif sur le volet des principes sous-jacents et du système à mettre en œuvre. Un plein accord sur ce système suppose toutefois aussi une ligne budgétaire adéquate.

#### Sécurité et technique

2.2.15 Programme d'audits normalisés OACI visant la supervision de la sécurité effectuée par l'autorité nationale.

En application du programme de l'Organisation de l'Aviation civile internationale en vue du contrôle de l'efficacité des autorités nationales la Direction générale Transport aérien sera mise en conformité avec les

een ministerieel besluit worden ontworpen dat deze voorwaarden op duidelijke en eenduidige wijze regelt in het kader van het koninklijk besluit van 15 maart 1954, artikel 50, § 2.

2.2.13 Opheffing van het koninklijk besluit van 21 februari 1939 tot het reglementeren van luchtfoto's opnamen boven het nationaal grondgebied en het vervoeren van fotoestellen aan boord van luchtvaartuigen

Voor genoemd KB stelt dat het gebruik van fotoestellen aan boord van luchtvaartuigen, boven het grondgebied van het Rijk, enkel toegelaten is aan houders van een bijzondere toelating, welke daartoe door de Minister van Mobiliteit wordt uitgereikt.

Overeenkomstig het implementatieplan van de BPR – Business Process Reengineering – van het Directoraat-generaal Luchtvaart zal deze bepaling weggelaten worden, hetzij door opheffing van het koninklijk besluit van 1939, hetzij door weglating in de tekst van elke verwijzing naar de bevoegdheid van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

#### 2.2.14 Luchtvaartverzekeringen

De werkzaamheden betreffende het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en vliegtuigexploitanten worden aandachtig gevolgd. Er wordt algemeen verwacht dat de Europese Raad van de Ministers van vervoer, telecommunicatie en energie dit voorstel tot verordening zal goedkeuren.

In het kader van de verzekering tegen oorlogsrisico's en aanslagen en de oprichting van het Globaltime-fonds heeft de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart een positieve verbintenis van 51 % van de lidstaten nodig, wat nu nog niet het geval is.

In dit dossier heeft België een positief advies gegeven over het onderdeel van de onderliggende beginselen en het in te voeren systeem. Een totaal akkoord over dit systeem veronderstelt niettemin ook een aangepaste budgetlijn.

#### Veiligheid en techniek

2.2.15 Genormaliseerd ICAO-auditprogramma van de supervisie van de veiligheid door de nationale overheid

Overeenkomstig het programma van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart tot nazicht van de doeltreffendheid van de nationale overheden zal het Directoraat-generaal Luchtvaart in overeenstem-

remarques de l'audit d'observation de 2002. En 2004/2005, un audit OACI des nouvelles procédures de certification des aéroports internationaux belges et du contrôle aérien, et des procédures d'enquête accidents/incidents sera réalisé.

#### 2.2.16 European Aviation Safety Agency (EASA) et Joint Aviation Regulations (JAR)

Suite à la création de l'agence européenne «EASA», le processus est en cours pour transposer les règlements JAR existants en règlements européens. Il s'agit essentiellement des règlements suivants : JAR-21 - agrément des entreprises de conception et de production (SONACA, SABCA, TECHSPACE AERO, ASCO, EURAIR, ...), JAR-145 - agrément des centres d'entretien (transport commercial), JAR-147 - agrément de centres de formation pour techniciens d'aéronefs, JAR-66 - licences de techniciens d'aéronefs.

Cette transposition induit la nécessité de procéder à la (re)lecture de ces règlements, à l'adaptation, tant pour l'industrie que pour la Direction générale Transport aérien, des manuels/procédures/certificats existants et également à la création de nouveaux documents et de nouvelles procédures.

A ce qui précède, s'ajoute un règlement Part-M que l'on peut considérer globalement comme un nouveau concept.

Cette réglementation Part-M européenne impose des normes nouvelles et adaptées concernant la délivrance de certificats de navigabilité, les obligations des sociétés de maintenance, la responsabilité des compagnies aériennes concernant la gestion des entretiens effectués et le suivi de cette activité par les autorités aéronautiques. Cette nouvelle approche amène des tâches supplémentaires et la rédaction de procédures internes aussi bien pour l'aviation privée que commerciale.

La date prévue de publication de ces règlements européens est le 28 septembre 2003.

En particulier, l'industrie aéronautique belge doit bénéficier de la délivrance par la Direction générale Transport aérien d'agréments JAR-21 aux entreprises de conception et de construction d'accessoires d'aéronefs, dans le but de renforcer leur position concurrentielle vis-à-vis des autres entreprises européennes. Ces certifications sont d'une grande importance économique pour des entreprises comme la Sabca, Sonaca, Techspace Aéro, Asco, Barco, etc pour rester concurrentielles par rapport aux entreprises étrangères.

ming gebracht worden met de opmerkingen van de waarnemingsaudit 2002. Een ICAO-audit van de nieuwe procedures inzake certificering van de Belgische internationale luchthavens, van de luchtverkeersleiding en van het onderzoek naar incidenten en ongevallen zal in 2004/2005 uitgevoerd worden.

#### 2.2.16 European Aviation Safety Agency (EASA) en Joint Aviation Regulations (JAR)

Naar aanleiding van de oprichting van het Europees agentschap «EASA» is het omzettingsproces van de bestaande JAR-reglementen in Europese reglementen gestart. Het gaat voornamelijk om de volgende reglementen: JAR-21 - erkenning van de ondernemingen die luchtvaartuigen of luchtvaartuigonderdelen ontwerpen en fabriceren (SONACA, SABCA, TECHSPACE AERO, ASCO, EURAIR...), JAR-145 - erkenning van de onderhoudscentra (handelsluchtvervoer), JAR-147 - erkenning van opleidingscentra voor werktuigbouwkundigen, JAR-66 - vergunningen voor werktuigbouwkundigen.

Deze omzetting vereist een (nieuwe) lectuur van deze reglementen, de aanpassing van de bestaande handboeken/procédures/certificaten, zowel voor de industrie als voor het Directoraat-generaal Luchtvaart, als ook het opstellen van nieuwe documenten en het uitwerken van nieuwe procedures.

Daarbij komt nog een Part-M reglement dat men in zijn algemeenheid als een nieuw concept kan beschouwen.

Deze Europese Part-M reglementering legt nieuwe en aangepaste normen op voor het afleveren van luchtwaardigheidsbewijzen, de verplichtingen van de onderhoudsbedrijven, de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen inzake het beheer van de uitgevoerde onderhoudswerken en de opvolging van deze activiteiten door de luchtvaartoverheden. Deze nieuwe aanpak brengt supplementaire taken en het opstellen van interne procedures met zich mee zowel voor de commerciële als private luchtvaart.

Deze Europese reglementen zullen normaal op 28 september 2003 gepubliceerd worden.

De Belgische luchtvaartindustrie moet in het bijzonder kunnen rekenen op de uitreiking van JAR 21-erkenningen (Joint Aviation Requirements) door het DG Luchtvaart aan de ondernemingen die luchtvaartuigonderdelen ontwerpen en fabriceren, teneinde hun marktpositie tegenover de andere Europese ondernemingen te kunnen versterken. Deze certificeringen zijn van groot economisch belang voor ondernemingen zoals Sabca, Sonaca, Techspace Aero, Asco, Barco enz. om concurrerend te blijven met buitenlandse ondernemingen.

### 2.2.17 Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)

La possibilité pour les représentants des autorités de procéder en plein accord avec les réglementations internationales, sans avis préalable, à des inspections systématiques et transparentes des aéronefs dont on présume qu'ils constituent un risque sera renforcée, tandis que ce risque lui-même sera mieux analysé et quantifié.

Les inspections sur les aéronefs immatriculés dans les pays hors de la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) seront intensifiées, le rôle actif joué par la Belgique dans le programme SAFA sera poursuivi et, en particulier, concernant l'évolution du projet de « Directive du Parlement européen et du Conseil concernant la sécurité des aéronefs des pays tiers empruntant les aéroports communautaires ». En effet, une application uniforme des procédures d'inspection permet d'éviter qu'un aéronef d'un pays tiers ne contourne les contrôles en se dirigeant vers un autre aéroport dans l'Union.

### 2.2.18 Marchandises dangereuses

Un nouveau projet sera mis en œuvre afin de faire prendre conscience aux passagers du danger de produits à première vue anodins (produits de blanchiment, produits de débouchage, batteries, aérosols, etc.) quand ils sont transportés à bord d'un avion.

La communication d'informations devrait être opérationnelle d'ici la fin 2003 et les actions continueront en 2004.

Le flux complet de marchandises en Belgique sera mis sur carte afin de réaliser une analyse de risques.

Les destinations africaines des compagnies aériennes belges seront dans l'avenir soumis à un audit marchandises dangereuses.

### Sûreté

#### 2.2.19 Programme national de sûreté de l'aviation civile

En exécution du règlement européen 2320/2002 et en exécution d'une décision du comité national de sûreté, une commission permanente interdépartementale d'experts a été chargée du développement et de la supervision du programme national de sûreté de l'aviation civile. Cette commission permanente exécute la coordination des tâches imposées par le règlement.

### 2.2.17 Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)

De vertegenwoordigers van de overheid zullen nog meer de mogelijkheid krijgen om, overeenkomstig de internationale reglementeringen, zonder voorafgaande kennisgeving, de luchtvaartuigen die volgens hen een risico inhouden, systematisch en op een transparante wijze te inspecteren. Het risico zelf zal ook beter geanalyseerd en gekwantificeerd worden.

De inspecties van luchtvaartuigen die ingeschreven zijn in landen buiten de Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart (ECAC) zullen opgedreven worden. België blijft een actieve rol spelen in het SAFA-programma, inzonderheid met betrekking tot de voortgang van het ontwerp van «richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap». Een uniforme toepassing van de inspectieprocedures voorkomt inderdaad dat een luchtvaartuig uit een derde land de controles omzeilt door op een andere luchthaven van de Unie te vliegen.

### 2.2.18 Gevaarlijke goederen

Een nieuw project moet de passagiers bewust maken van het gevaar van op het eerste gezicht onschuldige producten (bleekmiddelen, onstoppingsmiddelen, batterijen, aerosol...) wanneer zij aan boord van een vliegtuig vervoerd worden.

De informatieverschaffing moet operationeel zijn tegen eind 2003 en de acties zullen voortgaan in 2004.

De volledige stroom van gevaarlijke goederen in België zal in kaart worden gebracht om een risicoanalyse uit te voeren.

De Afrikaanse bestemmingen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen zullen in de toekomst eveneens onderworpen worden aan een audit gevaarlijke goederen.

### Beveiliging

#### 2.2.19 Nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart

Ingevolge de Europese Verordening 2320/2002 en een beslissing van het Nationaal Comité voor de beveiliging van de burgerlijke luchtvaart werd een permanente interdepartementale commissie van deskundigen belast met de ontwikkeling en de supervisie van een nationaal programma voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Deze permanente commissie zorgt

Dans la pratique, les textes sont rédigés par les experts de la Direction générale Transport aérien.

Le programme national et ses mises à jour mensuelles seront transmises à la Commission européenne.

Un manuel de contrôle de qualité est en préparation par la Direction générale Transport aérien, qui sera responsable pour l'exécution des mesures de contrôle externe par l'intermédiaire de ses inspecteurs (audits, inspections et tests).

#### 2.2.20 Programme de sûreté des aéroports et des compagnies aériennes et certification du personnel de sûreté

En parallèle au programme national de sûreté, les aéroports et les compagnies aériennes mettent à jour leurs plans de sûreté. La certification, y inclus la formation du personnel de Bruxelles-National est en cours. La certification du personnel des aéroports régionaux est en cours de négociation dans le cadre du Comité national de Sûreté

Ce concept de sûreté est soutenu par l'inspection aéronautique, en collaboration avec l'European Aviation Security Training Institute (EASTI) de l'OACI. Grâce à cette coopération intégrée, la Direction générale peut à ce niveau jouer un rôle moteur sur le plan mondial (OACI) et sur le plan européen (UE et CEAC).

#### 2.2.21 Accords de coopération entre l'inspection aéronautique fédérale, les inspections aéroportuaires et la police fédérale sur les aéroports régionaux

Un accord a été conclu pour l'aéroport de Bruxelles-National entre la Direction générale Transport aérien, Fedpol (police fédérale) et BIAC. Le niveau régional fait l'objet d'une discussion entre l'Etat fédéral et les Régions.

#### 2.2.22 Rôle régulateur et de supervision de la Direction générale Transport aérien

Le renforcement de la Direction générale Transport aérien est une priorité pour le Ministre. La Direction générale Transport aérien doit recevoir les moyens nécessaires (budget, personnel, équipement) pour pouvoir assumer son rôle de régulateur, d'auditeur et d'inspecteur de manière indépendante

Il faut maintenir une stricte séparation entre les missions des providers (Biac, Belgocontrol) et la Direction générale Transport aérien en qualité de régulateur, d'auditeur et d'inspecteur.

voor de coördinatie van de taken die de verordening oplegt. In de praktijk worden de teksten door de specialisten van het Directoraat-generaal Luchtvaart geschreven.

Het nationaal programma en zijn maandelijkse bijwerkingen zullen aan de Europese Commissie bezorgd worden.

Een handboek betreffende de kwaliteitscontrole wordt voorbereid door het Directoraat-generaal Luchtvaart, die verantwoordelijk zal zijn voor de uitvoering van de externe controlemaatregelen door haar inspecteurs (audits, inspecties en tests).

#### 2.2.20 Beveiligingsprogramma voor de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen en certificering van het beveiligingspersoneel

Naast het nationaal beveiligingsprogramma werken ook de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen hun beveiligingsplannen bij. De certificering, met inbegrip van de opleiding van het personeel van Brussel-Nationaal, is aan de gang. Over de certificering van het personeel van de regionale luchthavens wordt nog onderhandeld in het kader van de Nationaal Veiligheid Comité.

Dit beveiligingsconcept wordt ondersteund door de luchtvaartinspectie, in samenwerking met het European Aviation Security Training Institute (EASTI) van ICAO. Dankzij deze geïntegreerde samenwerking kan het Directoraat-generaal op dit vlak een model-rol spelen op wereldvlak (ICAO) en op Europees vlak (EU en CEAC).

#### 2.2.21 Samenwerkingsovereenkomsten tussen de federale luchtvaartinspectie, de luchthaveninspecties en de federale politie op de regionale luchthavens

Een overeenkomst werd gesloten voor de luchthavens van Brussel-Nationaal tussen het Directoraat-generaal Luchtvaart, Fedpol (federale politie) en BIAC. Het regionaal niveau wordt besproken tussen de federale overheid en de gewesten.

#### 2.2.22 Regulerende en toezichhoudende rol van het Directoraat-generaal Luchtvaart

De versterking van het Directoraat-generaal Luchtvaart is een prioriteit van de Minister. Het Directoraat-generaal Luchtvaart dient de nodige middelen te krijgen (budget, personeel, uitrusting) om zijn onafhankelijke rol als regelgever, auditor en inspecteur te kunnen spelen.

Er dient strikte scheiding gehouden te worden tussen de taken van de providers (BIAC, Belgocontrol) en het Directoraat-generaal Luchtvaart als regulator, auditor en inspecteur.

Cette vision est conforme à la réglementation européenne.

Un service de contrôle indépendant doit se charger de la surveillance, du maintien et du contrôle des mouvements aériens.

Le service de contrôle doit avoir la possibilité d'imposer des sanctions administratives en cas d'infraction aux règles prévues dans le plan de dispersion. Le service de contrôle indépendant fait partie intégrante de la Direction générale Transport aérien.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2003, dans ce cadre, un service autonome d'inspection aéronautique fédérale a été créé au sein de la Direction générale Transport aérien. Il dispose de larges compétences et d'un effectif mandaté en la matière.

La loi du 3 mai 1999 modifiant la loi du 27 juin 1937 relative à la réglementation aéronautique, précise les compétences légales et les interventions à mener par ce service.

La création proprement dite de ce service autonome s'inscrit dans la réforme de l'administration à travers la mise en place des conclusions du BPR (Business Process Reengineering).

Deux inspecteurs, chargés de la surveillance des normes sonores, sont prévus au sein de ce service d'inspection fédérale. Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, un directeur, nommé par A.R., se charge de ce service.

Actuellement, le service élabore un plan de gestion et un plan opérationnel qui consacre évidemment une place très importante au contrôle sonore.

Dans ce cadre, il est opportun d'étendre la législation actuelle. Un projet de loi sera introduit en ce sens.

Le contrat de gestion de Belgocontrol arrive à échéance le 1<sup>er</sup> octobre 2003 et doit donc être renouvelé.

Le rôle que doit jouer la Direction générale Transport aérien à cet égard est double. Durant la phase préparatoire au cours de laquelle le contrat est rédigé et négocié, la Direction générale Transport aérien a un rôle d'avis tandis que dans la phase d'exécution, elle a un rôle de contrôle de la mise en oeuvre effective des dispositions du contrat.

Le même rôle devrait être tenu par la Direction générale Transport aérien à l'égard du contrat de gestion de BIAC.

#### 2.2.23 Le Service de médiation de l'aéroport national

Pour renforcer l'impact du service de médiation, il convient d'en redéfinir le rôle.

Les tâches suivantes sont prévues :

- le suivi des plaintes relatives aux nuisances sonores après la mise en oeuvre du plan de dispersion;

Deze visie is volledig in overeenstemming met de Europese regelgeving.

Een onafhankelijk controledienst moet zorgen voor het toezicht, de handhaving en de controle van de vliegbewegingen.

Het controledienst moet de mogelijkheid hebben om administratieve sancties op te leggen in geval van overtreding van de voorschriften van het spreidingsplan. Het onafhankelijk controledienst maakt deel uit van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Sedert 1 oktober 2003 werd in dit verband bij Directoraat-generaal Luchtvaart een autonome federale luchtvaartinspectiedienst opgericht met uitgebreide bevoegdheden en terzake gemandateerd personeel.

De wettelijke bevoegdheden en het optreden van deze inspectie zijn gedetailleerd geregeld bij de wet van 3 mei 1999 tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende regeling van de luchtvaart.

De eigenlijke oprichting van deze autonome dienst past in de hervorming van de administratie door het invoeren van de conclusies van BPR (Business Process Reengineering).

Binnen deze federale inspectiedienst zijn twee inspecteurs voorzien die belast zijn met het toezicht op de geluidsnormering. Sedert 1 oktober werd een directeur bij K.B. belast met de leiding van deze dienst.

De dienst werkt momenteel een managements- en operationeel plan uit waarvan het inspectiegebeuren m.b.t. geluid uiteraard een zeer belangrijke plaats vindt.

In dat kader, is het opportuun in de huidige wetgeving uit te breiden. Een wetsontwerp is die zin zal ingediend worden

Het beheerscontract van Belgcontrol vervalt op 1 oktober 2003 en moet dus vernieuwd worden.

De rol die het Directoraat-generaal Luchtvaart hierbij te vervullen heeft, is van tweeërlei aard. In de beleidsvoorbereidende fase, tijdens dewelke de ontwerpen van beheerscontract worden onderhandeld en opgesteld, heeft het Directoraat-generaal Luchtvaart een adviseerende rol. Na het afsluiten van het beheerscontract dient het Directoraat-generaal toezicht uit te oefenen op de effectieve implementatie van de contractbepalingen.

Dezelfde rol is voor het Directoraat-generaal Luchtvaart weggelegd m.b.t. het beheerscontract van BIAC.

#### 2.2.23 De Ombudsdienst voor de nationale luchthaven.

De rol van de Ombudsdienst zal geherdefinieerd worden om de impact van de dienst te versterken.

De volgende taken worden voorzien :

- de opvolging van klachten over geluidshinder na invoering van het spreidingsplan;

- la récolte pro-active d'informations et leur communication opportune à la population ;
- le renforcement du rôle de médiation.

Il faudra adapter l'A.R. du 15/03/2002 à cet effet.

## 2.3 Transport maritime

### 2.3.1 Mise en œuvre des mesures prévues par le paquet ERIKA-I et II :

L'objectif est de promouvoir le souci de la qualité aux transporteurs, aux affréteurs, aux sociétés de classification et aux autres acteurs jouant un rôle important et simultanément, de resserrer les mailles du filet sur ceux qui poursuivent les bénéfices économiques personnels à court terme au détriment de la sécurité et de l'environnement marin.

– Renforcement du contrôle des navires dans les ports;

Les inspections doivent être préparées efficacement sur base d'informations envoyées par les navires avant leur entrée dans les ports. La mesure vise également le contrôle de tous les navires en fonction de leur âge et du contrôle systématique sur des navires qui présentent un risque lié à la sécurité maritime ou à la conservation de l'environnement.

La difficulté du contrôle par l'état du port se situe au niveau du maintien de l'obligation des 25% de contrôle. Toutefois, toutes les mesures sont mises en œuvre pour rencontrer l'objectif défini par Union européenne.

– Contrôle plus sévère du fonctionnement des compagnies de classification qui exécutent les missions au nom de l'Etat;

– Interdiction de l'accès aux ports européens aux pétroliers à simple coque selon un calendrier dépendant du tonnage qui a débuté en 2003 et prendra fin en 2015

La délivrance des certificats de navigation par l'inspection maritime demeure conforme aux règles internationales de la convention STCW («International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers»). A partir de 2004, un système de qualité (normes ISO) sera opérationnel pour ce service.

- de pro –actief informatie inwinnen en tijdig naar de bevolking communiceren;
- het versterken van de mediërende rol.

Het K.B. van 15/03/2002 zal hiervoor moeten aangepast worden.

## 2.3 Maritiem vervoer

### 2.3.1 Tenuitvoerlegging van de maatregelen van de ERIKA-I en II pakketten

De bedoeling is de vervoerders, de bevrachters, de classificatiemaatschappijen en de andere actoren die een belangrijke rol spelen, aan te sporen kwaliteitsgericht te handelen en terzelfder tijd de mazen van het net aan te trekken rond wie op korte termijn persoonlijke winst wil maken ten nadele van de veiligheid en het mariene milieu.

– Verscheping van de controle van de schepen in de havens.

De inspecties moeten efficiënt voorbereid worden op basis van informatie die door de schepen verstrekt wordt vóór zij de haven binnenvaren. De maatregel slaat ook op de controle van alle schepen naargelang hun ouderdom en houdt de systematische controle in van schepen die een risico betekenen voor de veiligheid op zee of voor het behoud van het milieu.

De havenstaatscontrole heeft het moeilijk om de vereiste norm van 25% controles te bereiken maar neemt alle mogelijke maatregelen om de door de Europese Unie opgelegde doelstelling te halen.

– Strenger toezicht op de werking van de classificatiemaatschappij die opdrachten uitvoeren namens de overheid.

– Toegangsverbod tot de Europese havens voor enkelwandige olietankschepen volgens een tijdschema dat, afhankelijk van de tonnenmaat, aanvangt in 2003 en afloopt in 2015.

De uitreiking van vaarbevoegheidsbewijzen door de scheepvaartcontrole blijft gebeuren volgens de internationale regels van de STCW-Convention (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Vanaf 2004 zal een kwaliteitssysteem (ISO-normen) voor deze dienst operationeel zijn.



### 2.3.2 Autres dispositions en relation avec la sécurité maritime et la conservation du milieu marin

– Obligation de remettre les déchets de navires dans les ports de mer conformément à la réglementation européenne. Le contrôle de l'état du port sert également à en surveiller le respect.

– Contrôle de l'application des mesures de sécurité des chargements et déchargements des vraquiers. La directive est en cours de transposition et des contrôles pourront être effectués dès 2004.

### 2.3.3 Mesures de sûreté contre le terrorisme

La Commission européenne a présenté une proposition de règlement destiné à améliorer la sûreté du transport maritime. Elle instaure un double système de contrôle : contrôle de sûreté préalable à l'entrée des ports communautaires et contrôle dans les ports, sur base de nouvelles dispositions internationales en matière de sûreté du transport maritime. La proposition transforme en fait en droit communautaire les nouvelles dispositions adoptées en la matière par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en décembre 2002. Ces instruments, qui concernent les navires, les compagnies maritimes et les installations portuaires, seront applicables au 1<sup>er</sup> juillet 2004. Ils ne concernent normalement que le trafic international, mais la Commission considère qu'ils devraient également s'appliquer à certains types de transports nationaux.

Ces mesures, vu leurs coûts, doivent être réalisées tout en veillant à la sauvegarde de la situation concurrentielle des ports belges.

L'implémentation des mesures exige une concertation entre autre concernant la délimitation des compétences entre différentes instances fédérales (SPF Finances, SPF Intérieur, SPF Défense, etc.), les Régions et les ports.

### 2.3.4 Audit qualité OMI (Organisation Maritime Internationale) de sécurité

Des discussions sont en cours au sein de l'OMI pour mettre en place dans les deux ans un système d'audit de sécurité sur le fonctionnement des administrations en charge de l'application des conventions internationales.

### 2.3.2 Andere maatregelen in verband met de scheepvaartveiligheid en het behoud van het mariene milieu

– De havenstaatscontrole dient eveneens, overeenkomstig de Europese regelgeving, toe te zien op de naleving van de verplichting tot het afgeven van scheepsafval in de zeehavens.

– Toezicht op het veilig laden en lossen van bulkschepen. De richtlijn wordt omgezet en de controles zullen vanaf 2004 kunnen gebeuren.

### 2.3.3 Beveiligingsmaatregelen tegen het terrorisme

De Europese Commissie heeft een voorstel van verordening ingediend om de beveiliging van het maritiem vervoer te verbeteren. Er wordt een dubbel controlesysteem ingevoerd: een voorafgaande beveiligingscontrole aan de ingang van de communautaire havens en een controle in de havens zelf, op basis van nieuwe internationale bepalingen inzake beveiliging van het maritiem vervoer. Dit voorstel is in feite de communautaire omzetting van de nieuwe maatregelen die door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in december 2002 getroffen werden. Deze instrumenten, die betrekking hebben op de schepen, de scheepvaartmaatschappijen en de haveninstallaties, worden van kracht op 1 juli 2004. Normaal gezien slaan ze enkel op het internationaal verkeer maar de Commissie is van mening dat ze ook toegepast zouden moeten worden op bepaalde types van nationaal vervoer.

Deze maatregelen kosten geld maar mogen de concurrentiepositie van de Belgische havens niet in het gedrang brengen.

De implementatie van de maatregelen vergt een overleg onder meer inzake de bevoegdheidsafbakening tussen verschillende federale instanties (FOD Financiën, FOD Binnenlandse Zaken, FOD Defensie, enz.), de Gewesten en de havens.

### 2.3.4 Kwaliteitsaudit Veiligheid van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie)

De IMO bespreekt momenteel de invoering binnen twee jaar van een veiligheidsauditsysteem voor de werking van de administraties belast met de toepassing van de internationale conventies.

2.3.5 Maintien de la qualité et la réputation du pavillon belge via une inspection des navires enregistrés en Belgique et une bonne coopération avec les armateurs

Depuis quelques mois a été lancée une grande campagne visant à faire revenir sous pavillon belge des navires de marchandises en proposant un pavillon de qualité et de nouvelles conditions fiscales pour l'exploitation (tonnage tax system).

L'objectif prévu de ramener au moins 40 navires sous pavillon belge pour la fin 2003 sera atteint.

Dans les années à venir, il faudra continuer à stimuler ce (re)pavillonnement pour que davantage de navires soit reviennent soit soient construits sous pavillon belge.

Pour cela, il faut d'une part, maintenir une politique d'inspection de l'état technique des navires avec une délégation limitée aux sociétés de classification et, d'autre part, moderniser la législation sur le statut des gens de mer et leur régime disciplinaire.

### 2.3.6 Revalorisation de la profession de marin

Depuis plusieurs années, on constate un déficit structurel de marins qualifiés, ce qui est une menace importante pour la relance des activités maritimes belges surtout maintenant que la position de la Belgique comme nation maritime se consolide avec le repavillonnement. Il faut accorder toute l'attention nécessaire à ce problème et cela en concertation avec les Communautés et le secteur, chacun en ce qui concerne ses compétences spécifiques et ses possibilités.

### 2.3.7 Guichet unique pour la navigation

Afin d'optimiser le service rendu, un certain nombre de projets ont été lancés parmi lesquels le guichet unique pour la navigation est sans nul doute le plus important.

Ce projet vise aussi bien la simplification que la rationalisation de la communication avec nos clients.

L'objectif est de rassembler toutes les nouvelles demandes d'un même document adressées à des autorités différentes et d'éviter aux clients de multiplier les démarches. Ainsi pour toutes les opérations et besoins concernant la navigation où la compétence est partagée entre plusieurs autorités, services et institutions, les clients ne s'adresseront qu'à une seule porte, un guichet unique.

2.3.5 Behoud van de kwaliteit en de reputatie van de Belgische vlag door een inspectie van de in België geregistreerde schepen en een goede samenwerking met de reders

Sinds enkele maanden werd een grote campagne gelanceerd om vrachtschepen terug onder Belgische vlag te brengen, door een kwaliteitsvlag en nieuwe fiscale exploitatievoorwaarden (tonnage tax system) aan te bieden.

Zo hoopt men ten minste 40 schepen tegen eind 2003 opnieuw in te vlaggen.

In de komende jaren moet deze (her)invlagging blijvend gestimuleerd worden zodat meer schepen hetzij terugkomen, hetzij gebouwd worden onder Belgische vlag.

Daarom dient gezorgd te worden, enerzijds, voor het behoud van een inspectiebeleid van de technische staat van de schepen met een beperkte delegatie van bevoegdheid aan de classificatiemaatschappijen en, anderzijds, voor een modernisering van de wetgeving betreffende het statuut van de zeevarenden en hun tuchtstelsel.

### 2.3.6 Herwaardering van het beroep van zeevarende

Sinds verschillende jaren is er een structureel tekort aan gekwalificeerde zeevarenden, wat een ernstige bedreiging vormt voor de heropleving van de Belgische maritieme activiteiten. Vooral nu de herinvlagging de positie van België als maritieme natie consolideert, is het noodzakelijk om aan dit probleem de nodige aandacht te besteden, in overleg met de Gemeenschappen en de sector, elk voor wat hun specifieke bevoegdheden en mogelijkheden betreft.

### 2.3.7 Enig loket voor de scheepvaart

Teneinde de dienstverlening te optimaliseren werden een aantal projecten opgestart, waarvan het «enig loket» voor de scheepvaart ongetwijfeld het allerbelangrijkste is.

Dit project is gericht op zowel de vereenvoudiging als de rationalisatie van de communicatie met onze klanten.

Hierdoor wordt het steeds opnieuw aanvragen van dezelfde documenten voor verschillende overheidsinstanties voorkomen en vermijdt men dat de klant zich onnodig moet verplaatsen. Voor alle verrichtingen en behoeften inzake scheepvaart waarvoor de bevoegdheid verdeeld is over verschillende overheden, diensten en instellingen, zal de klant zich dus maar tot één instantie - het «enig loket» - meer hoeven te wenden.

## 2.4 Transport fluvial

### 2.4.1 Mesures de sûreté contre le terrorisme

La Belgique participe activement aux travaux de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (C.C.N.R.) visant à étendre les mesures adoptées pour le transport maritime en matière de sûreté au transport fluvial.

### 2.4.2 Ratification et les mesures d'exécution de la Convention de Strasbourg relative à la collecte des déchets en navigation fluviale

Cette Convention qui se fonde sur le principe du pollueur-payeur a pour objectif de mettre en place un système uniforme coordonné sur le plan international de récolte et d'élimination des déchets survenant à bord des bateaux (déchets huileux et graisseux mais aussi déchets liés à la cargaison).

Lorsque quelques problèmes techniques (traitement harmonisé de la TVA) auront été résolus sur le plan international, le processus de ratification pourra être entamé parallèlement devant le parlement fédéral et les parlements régionaux.

La loi de ratification prévoira corrélativement l'approbation d'un accord de coopération définissant les compétences et tâches respectives de l'Etat fédéral et des Régions.

L'accord de principe sur cette procédure a déjà été octroyé par les autorités régionales compétentes.

Quant aux mesures d'exécution, elles seront préparées au sein d'un Groupe de travail conjoint qui a entamé ses travaux.

### 2.4.3 Modernisation de la législation

La réglementation sur la police et la circulation sur les voies navigables date de 1935.

Cette réglementation a déjà, à de nombreuses reprises, été modifiée. Sa forme actuelle est cependant totalement inadaptée à la navigation moderne et n'est absolument plus en cohérence avec la réglementation internationale en la matière (règlement de police sur le Rhin, Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)).

Etant donné la base juridique contestable de l'AR de 1935, il a été opté lors de la modernisation pour une approche intégrée de tous les aspects liés à la sécurité moyennant un élargissement du champ d'application de la loi sur la sécurité des navires (prévue pour les navires de mer) à tous les bateaux. Un projet de loi sera déposé à cette fin.

Un groupe de travail composé de représentants du SPF et des Régions a élaboré un projet d'AR modifiant

## 2.4 Binnenvaart

### 2.4.1 Beveiligingsmaatregelen tegen het terrorisme

België neemt actief deel aan de werkzaamheden van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) om de voor het maritiem vervoer uitgewerkte beveiligingsmaatregelen ook op de binnenvaart toe te passen.

### 2.4.2 Ratificatie en bepalingen ter uitvoering van de van de Conventie van Straatsburg inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart

Deze Conventie steunt op het beginsel «de vervuiler betaalt» en is gericht op de invoering van een internationaal gecoördineerd uniform systeem van verzameling en verwijdering van scheepsafval (olie, vet en afval verbonden aan de lading).

Zodra enkele technische problemen (harmonisatie van de BTW-tarieven) op internationaal niveau opgelost zijn, kan het ratificatieproces gelijktijdig door het federale parlement en de gewestelijke parlementen starten.

De ratificatiewet zal tevens voorzien in de goedkeuring van een samenwerkingsakkoord waarbij de respectievelijke bevoegdheden en taken van de federale staat en van de Gewesten vastgelegd zullen worden.

De bevoegde gewestelijke overheden hebben reeds hun principiële akkoord betuigd.

De uitvoeringsmaatregelen zullen voorbereid worden door een gezamenlijke werkgroep, die reeds zijn werkzaamheden heeft aangevat.

### 2.4.3 Modernisering van de wetgeving

De regelgeving voor het scheepvaartverkeer op de binnenwateren dateert van 1935.

Ze werd in de loop der jaren meermaals gewijzigd. De huidige vorm is echter totaal onaangepast aan de moderne scheepvaart en strookt hoegenaamd niet meer met de internationale regelgeving ter zake (Rijnvaartpolitierglement, Code européen des voies de navigation intérieure, afgekort CEVNI).

Gelet op de aanvechtbare juridische grondslag van het KB van 1935 werd bij deze modernisering geopteerd voor een geïntegreerde aanpak van alle veiligheidsaspecten middels een uitbreiding van het toepassingsgebied van de wet op de veiligheid van de zeeschepen tot alle vaartuigen. Een ontwerp van wet zal daartoe worden ingediend.

Een werkgroep met vertegenwoordigers van de Gewesten en de FOD heeft een ontwerp van koninklijk

l'AR de 1935 ; ce dernier pouvant dès lors être considéré comme un AR d'exécution de la loi et sera finalisé dès le vote de la loi.

2.4.4 Ratification et mesures d'exécution de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI).

Cette Convention qui a été signée par 13 Etats en dehors de la Belgique a pour objet d'harmoniser les règles régissant les contrats de transport en navigation intérieure au plan international.

Sa ratification entraînera une révision profonde sinon une refonte de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial dont plusieurs dispositions sont incompatibles avec la nouvelle convention.

Dans le cadre de cette action, il sera prévu d'établir un système de coresponsabilité du donneur d'ordre et de l'affrèteur en cas d'infraction - à l'instar de ce qui est déjà réalisé pour le transport routier de marchandises et prévu pour le transport routier de voyageurs - ainsi que d'insérer des dispositions visant à éviter la pratique de tarifs anormalement bas.

2.4.5 Organisation d'un examen de capacité professionnelle pour l'accès à la profession de transporteur en navigation intérieure.

L'arrêté royal du 16 janvier 1996 relatif à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par voie navigable prévoit diverses possibilités pour l'obtention du certificat de capacité professionnelle.

L'une d'entre elles, à savoir la réussite d'un examen de capacité professionnelle, n'a pas encore été mise en œuvre.

Le SPF avec le concours de l'ASBL Institut pour le Transport par Batellerie (ITB) élabore pour l'instant un syllabus reprenant l'ensemble des matières définies par la directive européenne pertinente.

Dès que ces travaux seront terminés, les mesures juridiques (désignation du jury d'examen) et organisationnelles idoines (établissement des questionnaires d'examen) pourront être prises.

2.4.6 Politique de capacité des flottes

Afin de pouvoir régler de façon claire et incontestable l'exécution du Règlement (CE) 718/1999 du 29 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires notamment en ce qui concerne l'établis-

sement de la loi de 1935, le Gouvernement a pris un décret en Conseil d'Etat le 12 mai 1999 relatif à l'exécution de la loi de 1935. Ce décret a été publié au Moniteur belge le 17 mai 1999.

2.4.4 Ratificatie en bepalingen ter uitvoering van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (C.M.N.I.)

Behalve door België werd dit Verdrag door 13 Staten ondertekend. Het heeft tot doel de regels van de overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de binnenwateren op internationaal gebied te harmoniseren.

De ratificatie van het Verdrag zal een grondige herziening vereisen van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting, waarvan verscheidene bepalingen onverenigbaar zijn met het nieuwe Verdrag.

In het kader hiervan wordt overwogen een systeem in te voeren van medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever en de bevrachter bij overtreding - zoals het reeds bestaat voor het vervoer van goederen over de weg en voorzien wordt voor het wegvervoer van personen - en bepalingen in te lassen om abnormaal lage prijzen te voorkomen.

2.4.5 Organisatie van een examen van vakbekwaamheid voor de toegang tot het beroep van ondernemer over de binnenwateren

Het koninklijk besluit van 16 januari 1996 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de binnenwateren voorziet in verscheidene mogelijkheden om de vergunning van vakbekwaamheid te verkrijgen.

Een van deze mogelijkheden, namelijk het slagen voor een examen van vakbekwaamheid, werd nog niet uitgewerkt.

De FOD werkt met de steun van de VZW Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren aan een syllabus die alle door de Europese richtlijnen ter zake opgelegde materies zal bundelen.

Na afloop van deze werkzaamheden zullen de nodige juridische (samenstelling van een examenjury) en organisatorische maatregelen (opstellen van vragenlijsten) genomen kunnen worden.

2.4.6 Beleid inzake de capaciteit van de binnenvaartvloten

Voor een duidelijke en onbetwistbare uitvoering van Verordening 718/1999 van de Europese Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloten,

sement de sanctions en cas d'infraction, un accord de coopération sera conclu avec les Régions.

Dans ce même cadre, la Commission européenne, la Commission centrale pour la Navigation du Rhin et les organisations professionnelles de la batellerie viennent d'entamer des travaux visant à instaurer un nouveau système d'observation du marché permettant de suivre l'évolution des flottes et des activités de transport afin de pallier la survenance d'une crise.

Le SPF apportera comme par le passé sa collaboration - avec le concours de l'ASBL Institut pour le Transport par Batellerie (ITB) - à la mise en place et au fonctionnement du nouvel observatoire dès communication des propositions concrètes de la Commission européenne.

#### 2.4.7 L'attrait de la navigation intérieure belge

Partant de la quantité de marchandises transportées, la navigation intérieure a le vent en poupe.

Un point d'attention est toutefois par exemple que l'afflux de nouveaux bateliers et de bateliers débutants est sous pression de même que les possibilités d'évolution et de croissance des entreprises belges de navigation intérieure.

Suivant ses attributions (p.ex. sur le plan social et fiscal) l'Etat fédéral peut également contribuer à l'attrait de ce secteur souvent « ignoré » et qui offre pourtant une alternative sérieuse et non polluante à une époque où les embouteillages routiers sont tellement fréquents.

En 2004, le SPF Mobilité et Transports s'occupera de la coordination d'une concertation au sein de l'Etat fédéral en vue de dresser l'inventaire et de définir les goulots d'étranglement afin d'aboutir, de concert avec les régions, à des options politiques et des points d'action.

#### 2.5 Transport routier

Les priorités sont la promotion de la sécurité routière, la garantie d'une concurrence honnête ainsi que de conditions de travail correctes.

En ce qui concerne la sécurité routière et en particulier sur la base des statistiques résultant des contrôles routiers effectués par la Direction générale Transport terrestre, il s'avère qu'environ 15% des véhicules contrôlés sont en infraction. Deux tiers des infractions constatées ont un lien direct avec la sécurité routière. En ordre décroissant, il s'agit principalement des temps de conduite et des temps de repos, de l'utilisation du tachygraphe, du contrôle technique et du chargement.

inzonderheid de sancties bij overtreding, zal een samenwerkingsakkoord met de Gewesten afgesloten worden.

In hetzelfde opzicht zijn de Europese Commissie, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de beroepsorganisaties van de binnenvaart gestart met werkzaamheden om een nieuw marktobservatiesysteem in te voeren dat de evolutie van de vloot en van de transportactiviteiten volgt om een eventuele crisis in de binnenvaartsector op te vangen.

Zoals in het verleden zal de FOD - met de steun van de VZW Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren - bijdragen tot de invoering en de werking van dit nieuw waarnemingscentrum, zodra de Europese Commissie haar concrete voorstellen medegedeeld zal hebben.

#### 2.4.7 De aantrekkelijkheid van de Belgische binnenvaart

Afgaande op de hoeveelheid vervoerde goederen zit de binnenvaart in de lift.

Een aandachtspunt is echter bvb. dat de instroom van beginnende en nieuwe binnenschippers onder druk staat, evenals de mogelijkheden om de Belgische binnenvaartondernemingen te laten evolueren en groeien.

Ook de federale overheid kan binnen haar bevoegdheden (bvb. op sociaal en fiscaal gebied) bijdragen aan de aantrekkelijkheid van deze vaak «vergeten» sector, die nochtans een sterk en milieuvriendelijk alternatief biedt in tijden van verkeerscongestie op de weg.

De FOD Mobilité et Vervoer zal in 2004 instaan voor de coördinatie van een overleg in de federale overheid met het oog op het inventariseren en omschrijven van knelpunten waaraan, na afstemming met de gewesten, beleidsvoorstellen en actiepunten worden gekoppeld.

#### 2.5 Wegvervoer

De prioritaire te streven doelstellingen zijn het bevorderen van de verkeersveiligheid, eerlijke concurrentie waarborgen en correcte loon- arbeidsvoorwaarden waarborgen.

Wat betreft verkeersveiligheid en in bijzonder uit statistieken gebaseerd op de resultaten van de door het Directoraat generaal Vervoer te Land uitgevoerde controles blijkt dat ongeveer 15% van de gecontroleerde voertuigen in overtreding zijn. Twee derde van de vastgestelde overtredingen staan rechtstreeks in verband met de verkeersveiligheid. Het gaat voornamelijk in dalende volgorde om overtredingen betreffende de rijen rusttijden, gebruik van tachograaf, de technische controle en de lading.

Le SPF Mobilité et Transports développera une politique de contrôle qui interviendra d'une manière proactive et préventive pour la réalisation des objectifs précités.

#### 2.5.1 Renforcement de la concurrence équitable en matière de transport de choses

La loi du 3 mai 1999 relative au transport routier de choses qui avait déjà introduit une formule de coresponsabilité du donneur d'ordre à partir du 10 juillet 1999 a été récemment complétée par deux dispositions majeures : l'une concerne le renforcement de la coresponsabilité du donneur d'ordre et l'autre vise à lutter contre les prix abusivement bas.

Dans le cadre de l'exécution de cette loi le SPF, et plus particulièrement la Direction générale du Transport terrestre, s'attache à atteindre ces deux objectifs stratégiques. De même, il poursuit ses efforts pour améliorer le service aux clients notamment en ce qui concerne la délivrance des autorisations et la simplification des procédures administratives, tout en visant à limiter les pratiques illicites qui ont des effets défavorables sur la sécurité, sur la loyauté de la concurrence et sur l'exercice socialement correct de la profession de conducteur.

#### 2.5.2 Renforcement de la concurrence équitable en matière de transport de personnes

En ce qui concerne le secteur des voyageurs, une modification de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif au transport rémunéré de voyageurs par route a été élaborée. Outre la nécessité de moderniser des dispositions très anciennes qui ne tiennent pas assez compte de la dimension internationale du transport de voyageurs, ce projet poursuit les mêmes objectifs que ceux contenus dans la réglementation concernant les choses : coresponsabilité du donneur d'ordre et lutte contre les prix abusivement bas.

Le dossier d'association des Gouvernements des Régions n'ayant pu aboutir au cours de la législature précédente, il sera poursuivi et finalisé.

#### 2.5.3 Accès à la profession de transporteur de voyageurs par route

La directive 98/76/CE relative à l'accès à la profession de transporteur de voyageurs par route aurait dû être transposée en droit belge depuis le 1er octobre 1999. Le processus de transposition n'a pu être achevé au cours de la précédente législature, notamment en raison d'un conflit de compétences entre l'Autorité fé-

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal een controle beleid ontwikkelen dat pro-actief en preventief inwerkt op bovenvermelde doelstellingen.

#### 2.5.1 Versterking van de billijke mededinging inzake vervoer van zaken

De wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg, die reeds een formule van medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever vanaf 10 juli 1999 ingevoerd had, werd onlangs aangevuld met twee belangrijke bepalingen: de verhoogde medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever en de strijd tegen buitensporig lage prijzen.

In het kader van de uitvoering van deze wet, die begin 2003 in werking getreden is, zal de FOD, en in het bijzonder het Directoraat-generaal Vervoer te Land, zich toeleggen op de verwezenlijking van deze twee strategische doelstellingen. De FOD blijft ook inspanningen leveren om de dienstverlening aan de klanten te verbeteren, inzonderheid bij het afleveren van vergunningen, de administratieve procedures te vereenvoudigen en paal en perk te stellen aan ongeoorloofde praktijken die nadelige effecten hebben op de veiligheid, de eerlijke mededinging en de correcte sociale uitoefening van het beroep van bestuurder.

#### 2.5.2 Versterking van de billijke mededinging inzake vervoer van personen

Wat het personenvervoer betreft, werd een wijziging van de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg uitgewerkt. Naast de modernisering van zeer oude bepalingen die niet meer beantwoorden aan de internationale dimensie van het personenvervoer, streeft dit ontwerp dezelfde doelstellingen na als de wet op het goederenvervoer: medeaansprakelijkheid van de opdrachtgever en strijd tegen buitensporig lage prijzen.

Daar het dossier van betrokkenheid van de Gewest-regeringen tijdens de vorige regeringsperiode niet afgerond kon worden, zal het nu voortgezet en afgehandeld worden.

#### 2.5.3 Toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg

Richtlijn 98/76/EG inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg had sedert 1 oktober 1999 in Belgisch recht omgezet moeten zijn. De omzettingsprocedure kon tijdens de vorige regeringsperiode niet afgerond worden wegens een bevoegdheidsbetwisting tussen de federale overheid en

dérale et les Autorités régionales. Il est impératif qu'une issue soit trouvée à cette question, étant donné le retard de transposition.

#### 2.5.4 Contrôle sur route et en entreprise du transport de personnes et de choses par route

Les contrôles, sur route et en entreprise, du transport de personnes et de choses par route permettent non seulement de promouvoir la sécurité routière et de garantir des conditions de concurrence saines pour les entreprises de transport mais également d'assurer des conditions de travail correctes pour les chauffeurs.

Les contrôleurs reçoivent à l'occasion d'innovations de la réglementation à contrôler ou de l'introduction de nouvelles méthodes et moyens techniques de contrôle une formation initiale qui doit leur permettre de réaliser en connaissance de cause des contrôles de haute qualité.

Cette formation initiale est complétée par une formation qui doit leur permettre de rechercher de manière très spécialisée les infractions à la réglementation sur les temps de conduite et de repos, au permis de conduire et à la sélection médicale, ainsi que les fraudes avec l'appareil tachygraphe.

Les statistiques basées sur les résultats des contrôles effectués par la Direction générale Transport terrestre démontrent qu'environ 15% des véhicules contrôlés sont en infraction. Deux tiers des infractions constatées ont un lien direct avec la sécurité routière. Il s'agit principalement et par ordre décroissant d'infractions en matière de non-respect des temps de conduite et de repos, de fraude à l'utilisation du tachygraphe, de défaut de contrôle technique et de non-respect des règles en matière de chargement (masses, dimensions et arrimage).

Cette situation impose le maintien d'un système de contrôle de haut niveau, tant du point de vue qualitatif que quantitatif.

#### 2.5.5 Contrôle technique routier des véhicules utilitaires

Le contrôle technique sur la route, initié par la directive 2000/30/CE, sera mis en œuvre au plus tard dans le courant de l'année 2004. Ces contrôles seront effectués à l'improviste en tout lieu jugé approprié. Ils visent à améliorer la sécurité et à veiller à ce que les activités de transport respectent davantage l'environnement.

Les mesures nécessaires à cette mise en œuvre sont préparées par la Direction générale Transport terrestre en collaboration avec la Direction générale Mobilité et Sécurité routière. La réalisation de ces contrôles nécessitera un investissement en équipements

de gewestelijke overheden. Een oplossing voor deze kwestie is echter dringend vereist wegens de vertraging die bij de omzetting werd opgelopen.

#### 2.5.4 Controle van het goederen- en personenvervoer op de weg en in de ondernemingen

De controles van het goederen- en personenvervoer op de weg en in de ondernemingen dienen niet enkel ter bevordering van de verkeersveiligheid en tot waarborg van gezonde concurrentievoorwaarden voor de vervoerondernemingen, maar ook tot verzekering van correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.

Bij de inwerkingtreding van nieuwe regels of bij de invoering van nieuwe controlemethodes of technische middelen krijgen de wegcontroleurs een initiale opleiding om met kennis van zaken kwalitatief hoogstaande controles uit te voeren.

Deze initiale opleiding wordt aangevuld met een opleiding om overtredingen van de reglementering betreffende de rij- en rusttijden, het rijbewijs, de medische schifting en het gebruik van de tachograaf beter op te sporen.

Uit statistieken gebaseerd op de resultaten van de door het Directoraat-generaal Vervoer te Land uitgevoerde controles blijkt dat ongeveer 15% van de gecontroleerde voertuigen in overtreding zijn. Twee derde van de vastgestelde overtredingen staan rechtstreeks in verband met de verkeersveiligheid. Het gaat voornamelijk en in dalende volgorde om overtredingen betreffende de rij- en rusttijden, gebruik van de tachograaf, de technische controle en de lading (massa's, afmetingen en stuwten).

Deze toestand vergt het behoud van een hoogstaand controlesysteem, zowel op kwalitatief als op kwantitatief vlak.

#### 2.5.5 Technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen

Richtlijn 2000/30/EG betreffende de technische controle langs de weg zal toegepast worden uiterlijk in de loop van het jaar 2004. De controles zullen op elke geschikte plaats onverwachts plaatsvinden. Zij hebben tot doel de veiligheid te verhogen en te zorgen dat de transportactiviteiten het milieu minder schade toebrengen.

De daarvoor nodige maatregelen worden voorbereid door het Directoraat-generaal Vervoer te Land, in samenwerking met het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Voor de uitvoering van deze controles zal in gespecialiseerd materiaal geïnvesteerd

spécialisés (appareils de mesure des émanations, de contrôle de pneus, du châssis, du dispositif d'éclairage et de signalisation, ...).

#### 2.5.6 Collaboration entre les divers services de contrôle belges

Le Plan d'Action du 20 novembre 2001 relatif à la collaboration entre les divers services de contrôle belges a atteint son rythme de croisière suite à la mise en place effective du Comité directeur et de neuf Cellules provinciales Transport gérés par la Direction Contrôle de la Direction générale Transport terrestre.

Le SPF jouera ici un rôle moteur et dynamique. La collaboration doit aboutir à un contrôle en fonction des objectifs prioritaires susmentionnés. Cette collaboration pourra également mener à une sensibilisation commune et même à des initiatives de formation des équipes de contrôle.

#### 2.5.7 Accord international Euro Contrôle Route

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 le Portugal 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.

L'objectif est de poursuivre les efforts pour augmenter le nombre de pays participants au-delà des membres actuels, en ce compris les pays de l'élargissement de l'Union européenne et, de la sorte atteindre les objectifs exprimés par la Commission européenne dans son récent Livre Blanc.

#### 2.5.8 Tachygraphe digital

Suite à un règlement européen, l'introduction du tachygraphe digital sera normalement une réalité dans le courant de l'année 2004. Le but poursuivi consiste à exercer un meilleur contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs, professionnels ou non, tant en ce qui concerne le transport de personnes (auto-

moeten worden (apparatuur voor het meten van de gaasemissies, voor de controle van de banden, het chassis, de verlichting, de signalisatie,...).

#### 2.5.6 Samenwerking tussen de verscheidene Belgische controlediensten

De uitvoering van het Actieplan van 20 november 2001 betreffende de samenwerking tussen de verschillende Belgische controlediensten is thans op kruissnelheid gekomen door de effectieve oprichting van het Directiecomité en van negen provinciale cellen die door de Directie Controle van het Directoraat-generaal Vervoer te Land beheerd worden.

FOD heeft hier een leidinggevende en dynamiserende rol. De samenwerking moet leiden tot een controle in functie van bovenstaande prioritaire doelstellingen. Deze samenwerking kan ook leiden tot gemeenschappelijke sensibilisering en zelfs opleidingsinitiatieven van de controleteams.

#### 2.5.7 Internationaal akkoord «Eurowegcontrole»

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

Inspanningen moeten blijvend geleverd worden opdat ook andere landen zich hierbij aansluiten, onder meer de binnenkort tot de EU toetredende landen, en de Europese Commissie de in haar recent Witboek vooropgestelde doelstellingen kan bereiken.

#### 2.5.8 Digitale tachograaf

Ingevolge een Europese verordening moet de digitale tachograaf normaal ingevoerd worden in de loop van het jaar 2004. De bedoeling is een betere controle van de rij- en rusttijden van de bestuurders, zowel van vrachtwagens (goederenvervoer met voertuigen van meer dan 3,5 ton MTM) als van autocars en autobus-



cars et autobus) que le transport de marchandises (véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids maximal autorisé) et ce afin de d'améliorer les conditions de sécurité routière, de préserver la loyauté de la concurrence ainsi que le bien-être social des équipages des véhicules routiers.

Seuls les nouveaux véhicules mis en circulation devront être équipés de cet appareil de contrôle digital.

Etant entendu qu'il conviendra de délivrer des cartes à mémoire non seulement aux conducteurs, mais aussi aux agents de contrôle, aux ateliers agréés et aux entreprises de transport, l'on s'attend à devoir produire et gérer quelque 150.000 cartes sur base annuelle.

Afin de ne pas tronquer les moyens limités dont le SPF dispose, une convention a été conclue au début de 2003 qui désigne l'ASBL Institut du Transport Routier (ITR) (marchandises) comme gestionnaire technique du système ; cette ASBL travaillera en collaboration avec l'ASBL Institut Car et autoBus (ICB) afin de prendre en compte les spécificités du secteur des transports de voyageurs.

Cette convention prévoit explicitement que c'est l'Etat qui reste compétent pour fixer le prix de vente des cartes.

#### 2.5.9 Eurovignette

L'Allemagne avait annoncé qu'elle sortait de l'accord Eurovignette le 31 août 2003 et qu'elle introduirait à partir de cette date une taxe kilométrique. Des difficultés opérationnelles retardent la mise en œuvre de cette taxe.

En accord avec les autorités régionales et pour le compte de celles-ci, les dispositions ont, de toute façon, été prises en collaboration avec le SPF Finances pour prolonger l'existence du système commun d'Eurovignette qui restera de mise entre les pays du Benelux, le Danemark et la Suède.

A cet égard, il convient de se référer à une proposition de directive déposée par la Commission le 29 juillet 2003 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. La modification de la directive précitée, dite directive « Eurovignette » est urgente vu que certains Etats membres envisagent la mise en place de nouveaux systèmes de tarification routière liée à la distance parcourue.

La directive ainsi modifiée, créera un cadre uniforme pour l'introduction de nouveaux systèmes de tarification par les Etats membres, en évitant ainsi que les initiatives isolées conduisent à une mosaïque régle-

sen, om de verkeersveiligheid te verbeteren en een eerlijke concurrentie alsook het sociaal welzijn van de bestuurders te waarborgen.

Enkel de nieuw in het verkeer gestelde voertuigen moeten met dit digitale controleapparaat uitgerust worden.

Geheugenkaarten zullen niet alleen aan de bestuurders afgeleverd moeten worden maar ook aan de controleurs, de erkende ateliers en de vervoersondernemingen. Men raamt op 150.000 het aantal kaarten dat per jaar geproduceerd en beheerd zal moeten worden.

Om de beperkte middelen waarover de FOD beschikt niet te moeten aanspreken werd begin 2003 een overeenkomst met het Instituut voor Wegtransport (IWT) afgesloten. Het instituut, dat zich op het goederenvervoer toelegt, zal voor het technisch beheer van het systeem zorgen en op zijn beurt samenwerken met het Instituut voor de autoCar en de autoBus (ICB) met het oog op de specificiteiten van de reizigerssector.

Deze overeenkomst bepaalt expliciet dat de Staat bevoegd is voor de vastlegging van de verkoopprijs van de kaarten.

#### 2.5.9 Eurovignet

Duitsland had aangekondigd dat het op 31 augustus 2003 uit de Eurovignetovereenkomst zou stappen en vanaf dan een kilometerheffing zou invoeren. Operationele moeilijkheden vertragen de invoering van deze heffing.

In overeenstemming met de gewestelijke overheden en voor hun rekening werden, hoe dan ook samen met de FOD Financiën, schikkingen getroffen om door te gaan met het gemeenschappelijk Eurovignetsysteem dat in de Beneluxlanden, Denemarken en Zweden verder van kracht blijft.

In dit opzicht verwijzen we ook naar een door de Commissie op 29 juli 2003 ingediende voorstel van richtlijn tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen. De wijziging van voormelde richtlijn, «Eurovignet-richtlijn» genoemd, is dringend noodzakelijk omdat bepaalde lidstaten overwegen nieuwe tariefstelsels in te voeren voor het wegvervoer, die gebaseerd zijn op de afgelegde afstand.

De gewijzigde richtlijn zal een uniform kader creëren voor de invoering van nieuwe tariefstelsels door de lidstaten en zo voorkomen dat geïsoleerde initiatieven tot een samenraapsel van regels leiden dat de be-

mentaire qui aggraverait encore le morcellement déjà existant dans l'Union européenne en matière de taxation et de tarification des transports.

#### 2.5.10 Statut des auxiliaires de transport de marchandises

Une révision de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises sera présentée. L'objectif de cette révision consiste à pouvoir s'adapter à la réalité pratique et économique du secteur des organisateurs de transport.

Il convient, en effet, de tenir compte de l'internationalisation croissante des activités et du processus de libéralisation des transports qui est de plus en plus prononcé, d'une part, et, d'autre part, du souci permanent des clients de disposer d'une chaîne de transport, y compris les activités connexes, beaucoup plus cohérente et intégrée.

Un avant-projet de loi, permettant de simplifier et d'actualiser la délivrance d'une licence «d'organisateur de transport» regroupant les activités historiques dans le respect des dispositions existantes au sein de l'Union européenne, sera soumis au débat parlementaire.

Les grandes lignes de l'accès à la profession d'organisateur de transport seront maintenues - compétence professionnelle, honorabilité, capacité financière. Il est prévu de faciliter l'accès à la compétence professionnelle pour des jeunes diplômés issus d'instituts d'enseignement supérieur de type court reconnus par l'autorité fédérale ainsi que de simplifier et accélérer les procédures administratives.

### 2.6 Mobilité et Sécurité routière

La mobilité constitue un point essentiel de l'action du nouveau Gouvernement.

#### 2.6.1 Semaine de la mobilité.

L'organisation de « Journée Train-tram-Bus » n'a pas été reconduite comme telle en 2003. Il a été donné priorité au renforcement de l'offre de transport en commun durant les deux journées sans voiture des 21 septembre 2003 (Bruxelles) et 22 septembre 2003 (Wallonie et Flandre). Il s'agira pour 2004 de réaliser une évaluation de ce qui a été mis en place en 2003 et de tracer d'éventuelles nouvelles pistes avec les Régions et les Sociétés de Transport en commun.

staande versnippering op het gebied van belastingen en heffingen in de Europese Unie nog zou verergeren.

#### 2.5.10 Statuut van de tussenpersonen in het goederenvervoer

Een herziening van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen in het goederenvervoer zal voorgelegd worden. Met deze herziening wil men zich kunnen aanpassen aan de praktische en economische realiteit van de sector van de transportorganisatoren.

Er moet inderdaad rekening gehouden worden, enerzijds, met de toenemende internationalisatie van de activiteiten en de alsmaar verder gaande liberalisering van het vervoer en, anderzijds, met de permanente verzuchting van de klanten om over een meer coherente en geïntegreerde transportketen en bijbehorende activiteiten te beschikken.

Een voorontwerp van wet dat voorziet in een vereenvoudiging en een actualisering van de afleveringsprocedure voor een vergunning van «transportorganisator» die de historische activiteiten hergroepeert volgens de bestaande Europese bepalingen, zal ter bespreking aan het parlement voorgelegd worden.

De grote lijnen van de toegang tot het beroep van transportorganisator blijven behouden: vakbekwaamheid, betrouwbaarheid, financiële draagkracht. Inzake vakbekwaamheid wordt voorzien dat de toegang tot het beroep vergemakkelijkt wordt voor afgestudeerden van het door de federale overheid erkend hoger onderwijs van het korte type en dat de administratieve procedures vereenvoudigd en versneld zullen worden.

### 2.6 Mobiliteit en verkeersveiligheid

Mobiliteit is een central aandachtspunt van de actie van de nieuwe regering.

#### 2.6.1 Week van de Mobiliteit

De organisatie van de Trein-Tram-Busdag als zodanig werd niet verlengd in 2003. Voorrang werd gegeven aan de uitbreiding van het aanbod aan openbaar vervoer tijdens de twee auto-loze dagen van 21 september 2003 (Brussel) en 22 september 2003 (Wallonië en Vlaanderen). Voor 2004 komt het erop aan een evaluatie te maken van wat in 2003 is opgezet en eventueel nieuwe wegen uit te stippelen met de Gewesten en de maatschappijen voor openbaar vervoer.

### 2.6.2 Télétravail

En collaboration avec les SPF Finances, Personnel et Organisation et Emploi, un groupe de travail ayant pour objectif d'étudier la promotion du télétravail sera lancé.

### 2.6.3 Carpooling

Pour rendre le carpooling plus attractif, le code de la route sera modifié de telle manière que le gestionnaire de l'infrastructure puisse réserver une bande de circulation non seulement aux transports publics mais également aux véhicules privés dans lesquels plus d'un occupant a pris place.

### 2.6.4 Amélioration des performances en matière de sécurité routière

Structures (Comité interministériel de la sécurité routière et Commission fédérale pour la sécurité routière) et actions (ex. code de la rue, nouvelle catégorisation des infractions, etc.) ont été mis en œuvre ces derniers mois pour concrétiser les objectifs fixés au plan régional, fédéral et européen en matière de sécurité routière à savoir une réduction du nombre de tués de 33% en 2006 et 50% en 2010.

Cette action a clairement pour visée, tenant compte de tout ce qui a déjà été fait, de rechercher, d'étudier et de concrétiser les nouvelles opportunités de réductions du nombre de victimes (ex. étude de la problématique particulière de sécurité routière autour de l'implication croissante de camionnettes et de petits camions dans les accidents de la route), de renforcement du volet répression et d'utilisation des peines alternatives.

Les principales priorités devront consister :

- à développer les indicateurs et à améliorer la qualité des statistiques qui serviront de référence aux travaux de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière ;
- à mettre en place des actions de sensibilisation et d'information. Force est de constater que l'opinion publique n'a pas encore la compréhension suffisante en la matière pour adapter son comportement en conséquence.

### 2.6.5 Transposition en droit belge de la directive 2003/20 concernant les ceintures de sécurité.

Les dispositions de l'AR du 1 novembre 1975 portant réglementation générale de la police et de la circulation routière, en particulier l'article 35, doivent être

### 2.6.2 Telewerk

In samenwerking met de FOD's Financiën, Personeel en Organisatie en Werkgelegenheid zal een werkgroep worden opgestart om de bevordering van telewerk te bestuderen.

### 2.6.3 Carpooling

Om carpooling aantrekkelijker te maken zal de wegcode zo gewijzigd worden dat de wegbeheerder niet alleen voor het openbaar vervoer een rijstrook kan voorbehouden, maar ook voor privé-voertuigen met meer dan één inzittende.

### 2.6.4 Verbetering van de prestaties inzake verkeersveiligheid

Structuren (Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid en Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid) en acties (vb. straatcode, nieuwe categorisering van de overtredingen, enz.) werden de afgelopen maanden opgezet om de op gewestelijk, federaal en Europees vlak vastgestelde doelstellingen inzake verkeersveiligheid te verwezenlijken, met name een vermindering van het aantal verkeersdoden met 33% in 2006 en 50% in 2010.

Rekening houdend met alles wat reeds gedaan werd, strekt deze actie duidelijk tot het zoeken naar, bestuderen en concretiseren van nieuwe gelegenheden om het aantal slachtoffers te verminderen (vb. studie over de bijzondere verkeersveiligheidsproblematiek rond de groeiende betrokkenheid van bestelwagens en kleine vrachtwagens in verkeersongevallen), het beteugelingaspect te versterken en alternatieve straffen toe te passen.

De belangrijkste prioriteiten in de toekomst zijn:

- het ontwikkelen van indicatoren en het verbeteren van de kwaliteit van de statistieken die als basis zullen dienen voor de werkzaamheden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid;
- het opzetten van bewustmakings- en voorlichtingscampagnes. Men kan alleen maar vaststellen dat de noodzaak van een aangepast gedrag nog niet voldoende doorgedrongen is tot de publieke opinie.

### 2.6.5 Omzetting in Belgisch recht van Richtlijn 2003/20 betreffende de veiligheidsgordels

De bepalingen van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement van de politie op het wegverkeer, inzonderheid artikel 35, moeten gewijzigd

modifiées pour répondre au prescrit de la directive 2003/20.

Cette directive prévoit l'obligation d'utiliser des ceintures de sécurité et des systèmes de sécurité enfant entre autre dans les véhicules de catégorie M2, M3, N2 et N3 (camions et autobus/autocars).

#### 2.6.6 Accès à la formation et à la conduite.

L'accès et la formation à la conduite devraient sans conteste faire l'objet d'intenses réflexions, notamment en raison de la sur-représentation persistante des jeunes conducteurs dans les statistiques d'accidents.

Le département étudiera la possibilité de mettre en place une révision totale et une simplification du système actuellement en vigueur en Belgique en matière d'accès et de formation à la conduite (nécessité d'élaborer une procédure détaillée de formation à la conduite, de définir des objectifs d'apprentissage, d'élaborer un programme de formation détaillé, de structurer l'apprentissage en filière libre) en ce compris, l'instauration d'un permis de conduire par étapes, avec période probatoire, comme c'est déjà le cas dans certains pays de l'Union européenne et dont la récente loi sur la sécurité routière (7 février 2003) a défini le cadre légal.

La Belgique participera de manière active au groupe de travail de la Commission ayant pour objet une meilleure adaptation des critères médicaux aux conducteurs. Dans le courant de 2004, il est prévu de revoir les critères de vision, épilepsie et diabète.

La Belgique participera activement aux projets de recherche européens visant à améliorer la sécurité routière.

Des accords seront conclus avec le GOCA (groupe des sociétés agréées de contrôle automobile et du permis de conduire) en vue de la création d'un permis spécifique pour les tracteurs agricoles après réussite d'une épreuve pratique.

De même, il faudra se positionner sur la question de l'agrément des centres de perfectionnement prévus par la loi du 7 février 2003 et pour laquelle il n'existe pas encore d'arrêtés d'application.

#### 2.6.7 Agrément des écoles de conduite

Au cours de la précédente législature, un projet d'arrêté royal relatif à l'agrément des écoles de conduite, a longuement été concerté. Son objectif est de baser l'agrément de ces écoles sur des critères tant objectifs que qualitatifs. On y prévoit une disposition visant à encourager une formation professionnelle réelle des

worden om te voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 2003/20.

Die richtlijn voorziet in het verplicht gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen, o.a. in voertuigen van de categorieën M2, M3, N2 en N3 (vrachtwagens en autobussen/autocars).

#### 2.6.6 Toegang tot de opleiding en het verkeer

Over de toegang tot de rijopleiding en de rijopleiding zelf valt ongetwijfeld nog heel wat denkwerk te verrichten, met name vanwege de hardnekkige oververtegenwoordiging van jonge bestuurders in de ongevalstatistiek.

Het departement zal bekijken of een volledige herziening en vereenvoudiging van het in België gangbare systeem voor de toegang tot de rijopleiding en de rijopleiding zelf mogelijk is (omstandige procedure voor de rijopleiding uitwerken, scholingsdoelstellingen omschrijven, omstandig opleidingsprogramma uitwerken, de «vrije begeleiding» structureren), inclusief de invoering van een rijbewijs in stappen, met proefperiode, zoals dit in sommige landen van de Europese Unie al het geval is en waarvoor de recente verkeersveiligheidswet (7 februari 2003) het wettelijk kader heeft vastgelegd.

België zal actief deelnemen aan de werkgroep van de Commissie die beter aan de bestuurders aangepaste medische criteria beoogt. In de loop van 2004 zouden de criteria voor gezichtsvermogen, epilepsie en diabetes herzien worden.

België zal actief meewerken aan de Europese onderzoeksprojecten ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Met de GOCA (groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs) zullen akkoorden gesloten worden met het oog op de invoering van een specifiek rijbewijs voor landbouwtractoren nadat men voor een praktische proef geslaagd is.

Ook zal er een standpunt bepaald moeten worden over de erkenning van de centra voor voortgezette rijopleiding, waarvan sprake is in de wet van 7 februari 2003 en waarvoor nog geen toepassingsbesluiten bestaan.

#### 2.6.7 Erkenning van rij scholen

Tijdens de vorige regeringsperiode werd lang overleg gepleegd over een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de erkenning van rij scholen. Het strekt tot de erkenning van die scholen op grond van zowel objectieve als kwalitatieve criteria. Het voorziet in een bepaling die een werkelijke beroepsopleiding van de

instructeurs à la conduite, répondant ainsi à une préoccupation de l'Union européenne dont l'intention est, à moyen terme, de dresser une liste de critères minimaux auxquels devra satisfaire le personnel enseignant et dirigeant des écoles de conduite.

Le rôle du SPF Mobilité et Transports consistera à déterminer le programme de cette formation. D'un point de vue organisationnel, cette formation professionnelle relève de la compétence des Régions qui ont, en concertation avec le secteur (FAB (Fédération des Auto-écoles Professionnelles de Belgique), FAA (Fédération des Auto-écoles Agréées), organisations syndicales et le CEFORA (Fonds de formation de la Commission paritaire dont dépend le secteur)) envoyé un signal positif lors des concertations initiées par le SPF Mobilité et Transports. De même, les fédérations patronales ont, depuis lors, créé une ASBL de formation qui pourrait parfaitement être élargie aux organisations syndicales, et co-financée par les Régions et le CEFORA.

#### 2.6.8 Renforcement des objectifs d'apprentissage et des examens pour les différentes catégories de permis de conduire

Faisant suite à l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> octobre 2003, de la deuxième Directive européenne relative au permis de conduire (dir. 2000/56/CE), un projet d'arrêté royal relatif au permis de conduire a été élaboré. Celui-ci répond aux exigences en matière d'examen à la conduite de l'Union européenne, à savoir un renforcement des prescriptions applicables à l'épreuve théorique pour toutes les catégories et à l'épreuve pratique notamment pour les différentes catégories de permis de conduire motocyclette A et pour les catégories de transport professionnel C et D (y compris leurs sous-catégories). Ce projet a été soumis pour avis à la Commission européenne et aux Régions en vue de sa finalisation.

#### 2.6.9 Fichier central des permis de conduire

L'association du Fichier Central des Permis de Conduire (FCP) à d'autres banques de données aux fins d'assurer une gestion et un contrôle fiables des données relatives au permis de conduire est une nécessité.

Le Fichier Central des Permis de Conduire fera, en 2004, l'objet d'un réexamen complet et il conviendra alors d'examiner les possibilités de relier la banque de données du SPF Mobilité et Transports aux banques de données du SPF Justice d'une part, pour ce qui concerne le suivi et le contrôle des données relatives aux déchéances du droit de conduire et au SPF Intérieur d'autre part, pour assurer une bonne connexion avec le Registre National.

rij-instructeurs bevordert en zo tegemoet komt aan de bezorgdheid van de Europese Unie, die van plan is op middellange termijn een lijst met minimale criteria op te stellen waaraan het onderwijzend en leidinggevend personeel van de rijsscholen zal moeten voldoen.

De rol van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal erin bestaan het programma van deze opleiding te bepalen. Op organisatorisch vlak valt deze beroepsopleiding onder de bevoegdheid van de Gewesten, die in overleg met de sector (FAB (Federatie van Beroepsautorijsscholen van België), FAA (Federatie van de Erkende Autorijsscholen), vakbondsorganisaties en CEVORA (opleidingscentrum van het paritair comité waarvan de sector afhangt)) een positief signaal hebben gegeven tijdens de overlegbijeenkomsten die op initiatief van de FOD Mobiliteit en Vervoer belegd werden. Op dezelfde wijze hebben de werkgeversorganisaties sindsdien een opleidings-vzw opgericht die uiteraard tot de vakbondsorganisaties uitgebreid en gezamenlijk met de Gewesten en CEVORA gefinancierd zou kunnen worden.

#### 2.6.8 Versterking van de scholingsdoelstellingen en van de examens voor de verschillende categorieën van rijbewijzen

Tengevolge van de inwerkingtreding op 1 oktober 2003 van de tweede Europese richtlijn betreffende het rijbewijs (Richtlijn 2000/56/EG) werd een ontwerp van koninklijk besluit betreffende het rijbewijs uitgewerkt. Het voldoet aan de rijopleidingsvereisten van de Europese Unie, te weten strengere eisen toepasselijk op de theoretische proef voor alle categorieën en op de praktische proef met name voor de verschillende categorieën van rijbewijzen bromfietsen A en voor de categorieën van beroepsvervoer C en D (subcategorieën inbegrepen). Dit ontwerp werd ter kennisgeving aan de Europese Commissie en de Gewesten voorgelegd om er de laatste hand aan te leggen.

#### 2.6.9 Centraal bestand van de rijbewijzen

De koppeling van het centraal bestand van de rijbewijzen (CBR) aan andere gegevensbanken om op betrouwbare wijze de gegevens betreffende de rijbewijzen te beheren en te controleren is noodzakelijk.

In 2004 zal het centraal bestand van de rijbewijzen volledig herbekeken worden en zullen de mogelijkheden onderzocht moeten worden om de gegevensbank van de FOD Mobiliteit en Vervoer te koppelen, enerzijds aan de gegevensbank van de FOD Justitie voor de follow-up en controle van de gegevens betreffende het verval van het recht tot sturen en anderzijds aan die van de FOD Binnenlandse Zaken voor een betere verbinding met het Rijksregister.

La mise à jour efficiente d'une banque de données qualitative des permis de conduire est indispensable pour mener des contrôles routiers efficaces en matière de possession de permis de conduire et de vérification de la disposition de la capacité médicale et de déchéance, pour l'échange de données sur le permis de conduire entre les Etats-membres prévu par la directive permis de conduire, pour l'intégration de la banque de données belge dans celle que la commission souhaite mettre sur pied dans le courant 2004, pour les études dans lesquelles un lien doit être fait entre la possession d'un permis de conduire et l'implication dans des accidents, pour l'élaboration éventuelle de mesures relatives aux conducteurs débutants.

#### 2.6.10 Formation des conducteurs professionnels de marchandises et de voyageurs par route

L'immense majorité des conducteurs de camions et d'autobus travaille actuellement sur base d'une formation et d'un examen qui se font suite à l'obtention d'un permis de conduire de catégorie C et/ou D.

Dans ce segment, le problème de sécurité doit surtout être ramené à une attitude professionnelle. De nos jours, les exigences professionnelles rendent la formation actuelle inadéquate.

La directive 2003/59 offre la possibilité à la Belgique d'élaborer une réglementation qui pourra relever et reconnaître la compétence professionnelle des conducteurs de camions et d'autocars.

Après concertation entre les acteurs concernés, cette directive devra être transposée en droit belge pour contribuer au maximum à la sécurité routière. Dans ce sens, la prévision d'une obligation de formation continue est une nécessité absolue vu l'évolution permanente de la technologie et de la situation routière.

#### 2.6.11 Réforme du contrôle technique.

S'agissant des véhicules lourds, en partant de la constatation que l'entretien des camions, autobus et autocars peut être considérablement amélioré, de nouveaux critères, plus stricts, seront introduits lors des contrôles. Ainsi, d'ici à deux ans, le contrôle des freins sera évalué en fonction de la masse maximale autorisée du véhicule.

Est également en cours la procédure d'adoption d'un arrêté royal instaurant un contrôle obligatoire des motocyclettes en cas de revente ou à la suite d'un accident.

#### 2.6.12 Réglementation technique.

Dans le courant de la législature, toute une série de réglementations européennes sur l'adaptation des vé-

Het efficiënt bijhouden van een kwalitatieve gegevensbank van de rijbewijzen is onmisbaar voor afdoende wegcontroles op het rijbewijsbezit en het naleven van de bepalingen inzake medische geschiktheid en de ontzetting van de rijbevoegdheid, voor de uitwisseling van rijbewijsgegevens tussen de lidstaten opgelegd door de rijbewijsrichtlijn, voor de integratie van de Belgische gegevensbank in de gegevensbank die de Commissie in de loop van 2004 wil opzetten, voor studies waarin een verband gelegd moet worden tussen rijbewijsbezit en ongevalbetrokkenheid, en voor de eventuele uitwerking van maatregelen voor beginnende bestuurders.

#### 2.6.10 Opleiding van beroepschauffeurs van goederen en personen over de weg

De overgrote meerderheid van de bestuurders van vrachtwagens en autobussen werkt momenteel op basis van een opleiding en een examen na het verwerven van een rijbewijs categorie C en/of D.

Het veiligheidsprobleem in dit segment is voor een groot deel terug te brengen tot een professionele attitude. De beroepsvereisten van tegenwoordig maken de huidige opleiding ontoereikend.

De richtlijn 2003/59 geeft de mogelijkheid om in België een regelgeving uit te werken die de vakbekwaamheid voor bestuurders van vrachtwagens en autobussen te verhogen en te erkennen.

Na overleg met alle betrokken actoren moet deze richtlijn in Belgische wetgeving worden omgezet met als doel de maximale bijdrage tot de verkeersveiligheid. In die zin is de voorziene verplichting van permanente bijscholing, gezien de steeds wijzigende technologie en verkeerssituatie, een pure noodzaak.

#### 2.6.11 Hervorming van de autokeuring

Bij de keuring van zware voertuigen zullen nieuwe, strengere criteria ingevoerd worden, uitgaande van de vaststelling dat het onderhoud van vrachtwagens, autobussen en autocars beduidend beter kan. Zo zal binnen twee jaar de keuring van de remmen geëvalueerd worden afhankelijk van de maximaal toegelaten massa van het voertuig.

Eveneens aan de gang is de procedure tot aanneming van een koninklijk besluit tot invoering van een verplichte keuring van de motorfietsen bij doorverkoop of na een ongeval.

#### 2.6.12 Technische reglementering

In de loop van deze regeringsperiode zouden een aantal Europese reglementeringen tot aanpassing van

hicules aux progrès techniques devraient voir le jour, il s'agit notamment des réglementations sur l'angle mort, les limiteurs de vitesse, les dispositifs permettant une meilleure protection des piétons en cas de collision avec un véhicule et les ceintures de sécurité, sièges, ancrages de sièges et de ceintures. Le département mettra tout en œuvre pour que les délais de transposition soient respectés, compte tenu de leur impact sur la sécurité.

S'agissant de la directive 2002/85/CE relative à l'installation et l'usage de limiteurs de vitesse, elle devra être transposée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Par cette directive, tous les véhicules transportant des marchandises, dont la masse maximale utile dépassera 3500 kg devront être pourvus d'un limiteur de vitesse calibré à 90 km/h et tous les véhicules transportant plus de 8 passagers, conducteur non compris, devront être pourvus d'un limiteur de vitesse calibré à 100 km/h.

#### 2.6.13 Lutte contre la criminalité organisée.

Au cours de l'année 2004, la lutte contre la criminalité organisée en matière automobile sera intensifiée, notamment par la ratification de l'Accord EUCARIS.

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'échanges de données.

La coopération entre toutes les parties concernées (SPF Mobilité et Transports, SPF Finances, UPEA, contrôle technique, Police fédérale, pays étrangers) sera accrue par le biais de réunions, tant nationales qu'internationales.

Vignette contrôle technique.

Pour assurer un meilleur respect de l'obligation de soumettre les véhicules à l'inspection technique, le système de vignette, déjà existant pour le transport routier sera finalisé. Le dossier réglementaire et organisationnel est prêt. Un projet d'arrêt royal est d'ores et déjà rédigé et la procédure a été lancée.

Cette action est complémentaire à une intensification de lutte contre la non-assurance.

#### 2.6.15 Limitations de vitesse

Le but de l'accord de Gouvernement - à savoir le partage par deux pour 2010 du nombre des victimes de la route - exige une révision du système de fixation des limitations de vitesse.

Les limitations de vitesse maximales reprises dans le code de la route seront revues en fonction du type de route et de son aménagement et non plus en fonction du type d'environnement comme c'est le cas actuellement.

de voertuigen aan de technische vooruitgang tot stand moeten komen. Het betreft met name de reglementeringen over de dode hoek, de snelheidsbegrenzers, de systemen voor een betere bescherming van voetgangers bij een botsing met een voertuig, alsook de veiligheidsgordels, de zitplaatsen, de bevestigingen van zitplaatsen en de bevestigingspunten voor veiligheidsgordels. Het departement zal alles in het werk stellen opdat de omzettingstermijnen nageleefd worden, rekening houdend met hun impact op de veiligheid.

Richtlijn 2002/85/CE betreffende de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers moet vóór 1 januari 2005 omgezet zijn. Ingevolge deze richtlijn moeten alle voertuigen voor goederenvervoer met een maximum-massa van meer dan 3500 kg uitgerust zijn met een snelheidsbegrenzer geijkt op 90 km/uur en moeten alle voertuigen die meer dan 8 passagiers vervoeren, bestuurder niet inbegrepen, uitgerust zijn met een snelheidsbegrenzer geijkt op 100 km/uur.

#### 2.6.13 Strijd tegen de georganiseerde misdaad

In de loop van het jaar 2004 zal de strijd tegen de georganiseerde misdaad in de auto-industrie opgevoerd worden, onder meer door de goedkeuring van de EUCARIS-overeenkomst.

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.

Er komt meer samenwerking tussen alle betrokken partijen (FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Financiën, BVVO, technische keuring, Federale Politie, buitenland) via vergaderingen, zowel nationaal als internationaal.

#### 2.6.14 Keuringsvignet

Met het oog op een betere naleving van de verplichte keuring van voertuigen zal het keuringsvignetsysteem, dat al bestaat voor het goederenvervoer, verder afgewerkt worden. Het reglementair en organisatorisch dossier is klaar. Een ontwerp van koninklijk besluit is alvast opgesteld en de procedure is gestart.

Deze actie sluit aan bij een intensievere strijd tegen het rijden zonder autoverzekering.

#### 2.6.15 Snelheidsbeperkingen

De doelstelling van het regeerakkoord om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010 vereist een herziening van het systeem van het bepalen van de snelheidslimieten.

De maximale snelheidslimieten in de wegcode zullen herzien worden in functie van het type en de inrichting van de wegen in plaats van het type omgeving zoals nu nog het geval is.

Les limitations de vitesse générales seront diminuées. Simultanément les conditions à respecter pour augmenter la vitesse seront spécifiées en termes de fonctionnalité de la route, de l'environnement et de l'infrastructure de la route pour que la sécurité soit garantie.

#### 2.6.16 Conduite de motocyclettes

Un groupe de travail sera créé et se consacrera spécialement à la problématique de la conduite des motocyclettes.

Ce groupe de travail sera chargé de régler certains aspects concernant les motocyclistes comme, par exemple, la possibilité pour ceux-ci de poursuivre leur route entre les véhicules immobilisés dans les embouteillages.

Dans le cadre de la formation à la conduite, il conviendra notamment d'examiner si les terrains d'apprentissage spécialement aménagés et les perfectionnements à la conduite améliorent l'aptitude et la sécurité des motocyclistes.

La réforme de la formation à la conduite (voir 2.6.8) s'applique également aux motocyclistes.

Pour ce qui est du contrôle technique, il sera examiné comment étendre et finaliser l'inspection des motocyclettes, y compris celles qui sont « tunées ».

#### 2.6.17 Tuning

Une certaine incertitude juridique règne parmi les conducteurs de voitures «tunées» à propos de ce qui est autorisé et de ce qui ne l'est pas sur le plan technique. Il sera vérifié, toujours dans les limites des normes de sécurité, si certaines pratiques sont actuellement injustement désapprouvées et si elles peuvent bénéficier de plus de souplesse.

#### 2.6.18 Plan global vélo

Le chapitre intitulé « L'environnement, la mobilité et le développement durable » de l'accord gouvernemental fédéral mentionne une politique globale rénovée en matière de mobilité. A cet effet, le Gouvernement élaborera un plan de mobilité (« Plan STOP ») qui inclura également un plan global vélo.

Le Plan fédéral global vélo doit essentiellement aboutir à un ensemble de mesures politiques claires et concrètes que l'autorité fédérale pourra prendre pour promouvoir l'utilisation du vélo et améliorer la sécurité du trafic cycliste.

De algemene snelheidslimieten zullen verlaagd worden. Tegelijk zullen de voorwaarden waaraan moet voldaan worden om de snelheid te verhogen gespecificeerd worden in termen van de functie van de weg, van de omgeving en van de infrastructuur van de weg zodat veiligheid gegarandeerd blijft.

#### 2.6.16 Motorrijden

Een werkgroep zal opgericht worden die zich speciaal zal richten op de problematiek van het motorrijden.

De werkgroep zal belast zijn met het wettelijk regelen minister van bepaalde zaken voor de motorrijders. Een voorbeeld daarvan is dat motoren bij files tussen de stilstaande voertuigen door mogen rijden.

In het kader van de rij-opleiding moet o.a. nagegaan worden of uit onderzoek blijkt dat speciaal aangelegde oefenterreinen en voortgezette rijopleidingen de vaardigheid en de veiligheid van de motorrijders ten goede komen.

De hervorming van de rij-opleiding (zie 2.6.8) heeft ook toepassing op motorrijders.

Wat de technische keuring betreft zal bekeken worden hoe de keuring van motoren verder uitgebreid en op punt gesteld kan worden, ook wat getunede motoren betreft.

#### 2.6.17 Tuning

Er heerst een zekere rechtsonzekerheid bij de bestuurders van getunede wagens aangaande wat technische toegelaten is en wat niet. Er zal bekeken worden of, steeds binnen de veiligheidsnormen, bepaalde praktijken op dit moment onrechtmatig afgekeurd worden en een soepeler behandeling kunnen krijgen.

#### 2.6.18 Totaalplan Fiets

Het federale regeerakkoord gaat onder het hoofdstuk 'Milieu, mobiliteit en duurzame ontwikkeling» uit van een vernieuwd globaal beleid inzake mobiliteit. Daartoe zal de regering een mobiliteitsplan STOP-plan ontwikkelen. Dit houdt ook een Totaalplan Fiets in.

Het federaal Totaalplan Fiets moet in hoofdzaak resulteren in een duidelijk en geconcretiseerd pakket aan beleidsmaatregelen die de federale overheid kan nemen met het oog op een verhoogd fietsgebruik en een veilig fietsverkeer.



## 2.7 Transport ferroviaire

### 2.7.1 Libéralisation du secteur ferroviaire

Le renforcement de la libéralisation du secteur ferroviaire a été réalisée via l'adoption de trois directives européennes formant ce qu'il est convenu d'appeler le premier paquet ferroviaire. Par ce biais, la concurrence entre opérateurs est devenue effective pour le transport international de marchandises depuis le 15 mars 2003 sur les grands axes du réseau transeuropéen.

La transposition en droit belge du premier paquet ferroviaire (directives 2001/12-13-14) a été réalisée par l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Cet arrêté, qui est entré en vigueur le 15 mars 2003, contient les dispositions – cadre nécessaires à la mise en place du système.

Au cours des prochains mois, il sera complété par la prise de mesures d'exécution qui permettront effectivement d'atteindre les objectifs fixés par les directives européennes (ouverture des réseaux, traitement non discriminatoire des opérateurs,...)

La transposition devra être en phase avec la structure définitive de la SNCB.

### 2.7.2 Audit de sécurité portant sur la totalité du réseau

Un audit de sécurité est en cours de réalisation sous l'égide de la Direction générale Transport terrestre.

Il porte sur la manière selon laquelle les normes et règles de sécurité sont appliquées par la S.N.C.B. à la fois dans ses rôles de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et d'exploitant ferroviaire et sont appliquées à et par tout autre opérateur circulant sur le réseau national ; ce dernier aspect est très important au regard de l'évolution du droit européen.

Cet audit est couplé à la réalisation d'une étude entreprise par la S.N.C.B. se rapportant à l'ensemble de la problématique des conducteurs.

Dans le courant de l'année 2004, les premiers résultats de ces analyses seront disponibles et un premier bilan pourra être établi.

## 3. SNCB

Dans les accords en ce qui concerne les compétences ministérielles dans le domaine du transport ferroviaire, il a été convenu que le ministre de la mobilité et de l'économie sociale cosignera le contrat de gestion de la SNCB et ensuite sera étroitement associé à l'exécution du plan d'investissement, à la reprise de l'endettement et au RER

## 2.7 Spoorwegvervoer

### 2.7.1 Liberalisering van de spoorwegsector

De verdere liberalisering van de spoorwegsector werd verwezenlijkt via de goedkeuring van drie Europese richtlijnen die het zogenoemde eerste spoorpakket vormen. Daarmee is sedert 15 maart 2003 de concurrentie tussen operatoren op de grote assen van het Trans-Europese spoorwegnet een feit geworden voor het internationaal goederenvervoer.

Het eerste spoorpakket (Richtlijnen 2001/12-13-14) werd in Belgisch recht omgezet door het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Dit besluit, dat op 15 maart 2003 in werking trad, bevat de nodige raambepalingen voor de invoering van het systeem.

In de loop van de volgende maanden zal het besluit aangevuld worden door uitvoeringsmaatregelen waardoor de doelstellingen uit de Europese richtlijnen effectief gehaald kunnen worden (openstelling van de netten, niet-discriminatie van de operatoren...).

De omzetting zal moeten samengaan met de definitieve structuur van NMBS.

### 2.7.2 Veiligheidsaudit voor het hele spoorwegnet

Onder toezicht van het Directoraat-generaal Vervoer te Land is een veiligheidsaudit aan de gang.

De audit behelst de manier waarop de veiligheidsnormen en regels toegepast worden door de NMBS, in haar rol zowel van spoorweginfrastructuurbeheerder als van spoorwegexploitant, en toegepast worden op en door elke andere operator die op het nationale net rijdt. Dit laatste aspect is zeer belangrijk in het licht van de evolutie van het Europees recht.

De audit gaat samen met de verwezenlijking van een NMBS-studie betreffende de bestuurdersproblematiek in haar geheel.

In de loop van het jaar 2004 zullen de eerste resultaten van deze analyses beschikbaar zijn en zal een eerste balans opgemaakt kunnen worden.

## 3 NMBS

In de afspraken met betrekking tot de ministeriële bevoegdheden in het domein van het spoorwegvervoer werd overeengekomen dat de minister van mobiliteit en sociale economie het beheerscontract met de NMBS mede zal ondertekenen en verder nauw betrokken zal worden bij de uitvoering van het investeringsplan, de schuldovername en het GEN

### 3.1.1 Contrat de gestion de la SNCB

Réinvestir massivement dans la SNCB et dans l'infrastructure ferroviaire ne prend tout son sens que si l'on s'efforce de rencontrer les besoins de l'actuelle clientèle et de celle qu'on veut attirer, en lui offrant des transports efficaces et de grande qualité. C'est l'objectif du futur troisième Contrat de gestion.

En parallèle avec l'exécution du plan d'entreprise de la S.N.C.B. dont le plan de transport et dans le respect des engagements du Gouvernement par rapport aux dotations de la SNCB, il conviendra de déterminer un point d'équilibre réaliste entre les moyens disponibles et les objectifs politiques dans une optique pluriannuelle. Il s'agira de préciser les obligations de l'entreprise ferroviaire, en contribuant à la satisfaction des besoins de déplacement des usagers et en augmentant la qualité de service au niveau des missions de service public, notamment en termes de confort, de vitesse et de fréquence, mais aussi en matière de ponctualité, de sécurité de l'exploitation et des personnes dans les gares et dans les trains.

Ce troisième contrat de gestion de la S.N.C.B. devra être conclu au plus tôt afin de consigner ou de rendre opérationnelles les évolutions constatées au cours des années passées, de pouvoir aborder l'avenir, en particulier le contexte européen et de mieux définir les missions de toutes les parties concernées par ce contrat : le Gouvernement, la S.N.C.B. et le Service public fédéral Mobilité et Transports – et plus particulièrement la Direction générale du Transport terrestre.

L'accent sera mis sur la nécessité d'exercer un contrôle sur la qualité du service, la réalité de l'offre de trains et les indices de régularité. Cette action est particulièrement importante et demande un reporting au Ministre co-signataire du contrat de gestion.

Les mesures inscrites dans le contrat de gestion permettront de réaliser les objectifs poursuivis par le Gouvernement, concernant la politique tarifaire - il s'agira de simplifier les tarifs et de tendre, au travers des accords sociaux ou des plans de transport d'entreprise, vers la gratuité des déplacements domicile – lieu de travail par chemin de fer ; pour ce faire des moyens supplémentaires de 4 millions € par an seront mis à la disposition de la SNCB dès 2004 – et visant à une augmentation du nombre de voyageurs à la fin de la législature de 25% par rapport à l'année 2000.

Dans cette même optique un système d'indemnisation de la clientèle et d'intervention de l'Etat sera mis en place en fonction de paramètres tels que l'évolution de l'offre ou la ponctualité.

### 3.1.1 Beheerscontract NMBS

Massaal herinvesteren in de NMBS en de spoorweginfrastructuur is pas zinvol als men tegemoet tracht te komen aan de behoeften van de klanten huidige en van de klanten die men naar het spoor wil aantrekken, door hen efficiënt vervoer van hoge kwaliteit aan te bieden. Dát is de doelstelling van het toekomstige derde beheerscontract.

Parallel met de uitvoering van het ondernemingsplan van de NMBS, waaronder het vervoerplan, en in naleving van de verbintenissen van de regering omtrent de dotaties van de NMBS, zal een realistisch evenwicht gevonden moeten worden tussen de beschikbare middelen en de politieke doelstellingen gespreid over verscheidene jaren. Het zal erop aankomen de verplichtingen van de spoorwegonderneming vast te leggen, door mee in te spelen op de verplaatsingsbehoeften van de gebruikers en door de kwaliteit van de dienstverlening op het vlak van haar overheidstaken op te trekken, onder meer qua comfort, snelheid en frequentie, maar ook qua stiptheid, veiligheid van de exploitatie en van de personen in de stations en op de treinen.

Dit derde beheerscontract van de NMBS moet zo spoedig mogelijk gesloten worden om de evoluties in de voorbije jaren op te pikken of operationeel te maken, klaar te zijn voor de toekomst, met name de Europese context, en werk te maken van een betere taakomschrijving van alle betrokken partijen bij dit contract: de regering, de NMBS en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer – en meer bepaald het Directoraat-generaal Vervoer te Land.

De klemtoon zal liggen op de noodzaak om toezicht te houden op de kwaliteit van de dienstverlening, het reële treinaanbod en de regelmaatindicators. Die actie is bijzonder belangrijk en vraagt om een rapportering aan de minister die het beheerscontract mee-ondertekent.

De maatregelen in het beheerscontract zullen de verwezenlijking van de regeringsdoelstellingen betreffende de tariefpolitiek mogelijk maken – de tarieven zullen vereenvoudigd moeten worden en via sociale akkoorden of bedrijfsvervoerplannen zal gestreefd moeten worden naar gratis woon-werk-treinverkeer; daartoe zullen vanaf 2004 4 miljoen € extra middelen per jaar ter beschikking gesteld worden van de NMBS – bedoeling is dat tegen het einde van de regeringsperiode het aantal reizigers met 25% gestegen is t.o.v. het jaar 2000.

Vanuit ditzelfde oogpunt zal een systeem van schadeloosstelling van de klanten en van tegemoetkoming van de staat opgezet worden in het licht van parameters als de evolutie van het aanbod of de stiptheid.

### 3.1.2 Exécution du plan d'investissement 2001-2012

Le plan pluriannuel d'investissements pour le rail belge découle d'une concertation entre l'Entreprise, le Gouvernement fédéral et les trois Régions. Tel qu'il a été conçu ce plan devrait permettre d'assurer à la fois le maintien et l'extension des capacités afin de rencontrer les objectifs de mobilité du Gouvernement.

Ce plan toutefois a subi un sérieux coup de frein dans son exécution, ceci pour des raisons essentiellement financières. La S.N.C.B. tient, pour l'instant, à limiter les investissements à hauteur des moyens disponibles.

Ce sont, avant tout, les investissements visant l'extension de l'infrastructure et ceux concernant l'acquisition de nouveaux matériels roulants qui sont victimes de ces restrictions.

A tout le moins, la mise à fruit de nouveaux investissements, soit l'un des principaux supports de la politique de mobilité durable, accuse des retards certains.

En priorité, il conviendra, à partir d'un programme minimal 2004 ajusté aux moyens qui seront effectivement disponibles, de procéder à une réactualisation en profondeur du plan pluriannuel d'investissements en fonction des retards constatés et d'opérer des choix en termes de délais, sur base des besoins réels et de la définition des options à long terme.

A cet égard, le Gouvernement consultera les Régions sur leurs priorités dans ce programme. Dans ce contexte, les instruments en matière de co- et préfinancements seront mis en œuvre afin de contribuer à l'exécution des projets prioritaires. Parmi eux figurent les investissements prévus pour réaliser le « diablo » de l'aéroport de Bruxelles-National afin de renforcer son accessibilité ferroviaire à partir des grandes villes belges et son intégration dans le projet RER.

Conformément à l'accord de Gouvernement, l'exécution du plan 2001-2012 ne sera pas prolongée de plus de deux ans.

### 3.1.3 Reprise de l'endettement de la SNCB

Conformément aux mécanismes de reprises d'actifs prévus par la loi-programme du 24 décembre 2002, et à la décision du Gouvernement de reprendre, avant le 31 décembre 2005, les dettes de la SNCB (dette historique au 31 décembre 1992, déficits d'exploitation et dette active de la Financière-TGV), les mesures exécutives en vue de concrétiser cette décision seront préparées.

### 3.1.2 Uitvoering van het investeringsplan 2001-2012

Het meerjareninvesteringsplan voor het Belgische spoor is het resultaat van overleg tussen de onderneming, de federale regering en de drie gewesten. Dit plan is zo opgevat dat zowel het behoud als de uitbreiding van de capaciteiten gewaarborgd kunnen worden om tegemoet te komen aan de mobiliteitsdoelstellingen van de regering.

De uitvoering van dit plan werd echter ferm afgeremd, om financiële redenen vooral. Voorlopig staat de NMBS erop de investeringen op het peil van de beschikbare middelen te houden.

Die restricties treffen vooral de investeringen ter uitbreiding van de infrastructuur en voor de aankoop van nieuw rollend materieel.

Op zijn minst loopt de ingebruikneming van nieuwe investeringen, één van de belangrijkste steunvlakken van een duurzaam mobiliteitsbeleid, zeker vertraging op.

Uitgaande van een minimaal programma voor 2004 dat afgestemd is op de middelen die effectief beschikbaar zullen zijn, zal het meerjareninvesteringsplan eerst grondig bijgesteld moeten worden naar gelang de vastgestelde vertragingen en zullen keuzes gemaakt moeten worden wat het tijdsbestek betreft, op basis van de reële behoeften en de bepaling van de langetermijnopties.

De regering zal hiervoor de Gewesten raadplegen over hun prioriteiten in dit programma. In het kader hiervan zullen de middelen qua gezamenlijke en voorlopige financiering ingezet worden om bij te dragen aan de uitvoering van de prioritaire projecten, waaronder de investeringen ter verwezenlijking van de 'diablo'-spoorverbindingen om de luchthaven Brussel-Nationaal vlotter bereikbaar te maken vanuit de grote Belgische steden en te integreren in het GEN-project.

Conform het regeerakkoord zal de uitvoering van het plan 2001-2012 evenwel niet met meer dan twee jaar verlengd mogen worden.

### 3.1.3 Overname van de schuld van de NMBS

Conform de in de programmawet van 24 december 2002 vastgestelde mechanismen voor overnames van activa en de regeringsbeslissing om de schulden van de NMBS (historische schuld per 31 december 1992, exploitatietekorten en actieve schuld van HST-FIN) vóór 31 december 2005 over te nemen, zullen de uitvoeringsmaatregelen ter invulling van deze beslissing voorbereid worden.

### 3.1.4 RER

La Convention visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles approuvée le 4 avril 2003 par les ministres concernés de l'Etat fédéral et des Gouvernements régionaux, doit encore être ratifiée par les Parlements respectifs. La procédure d'assentiment est en cours

Cette convention fixe un objectif général de mise en service du RER à l'horizon 2010-2012 et se concentre sur un scénario d'exploitation de deux premières lignes radiales : Braine-le-Comte – Bruxelles – Termonde et Grammont – Enghien – Hal – Malines à l'horizon 2006-2007.

Elle précise la structure de concertation et les organes à mettre en place. Elle vise également à étudier des mesures transitoires spécifiques afin de valoriser et renforcer les capacités et les fréquences actuelles sur certaines futures lignes radiales.

Le comité de pilotage mis en place s'attachera notamment, sur base des études existantes à analyser les besoins de déplacement en matière de fréquence, d'amplitude et de points d'arrêts et à susciter des mesures d'accompagnement telles que l'intégration tarifaire et la billettique, la politique de stationnement et de parking ou l'amélioration des conditions d'intermodalité et de complémentarité.

La procédure de commande du matériel roulant destiné au RER a été entamée par la S.N.C.B. La remise des offres est prévue pour février 2004 et l'approbation de l'offre choisie par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. pour avril 2004. Les premières fournitures sont escomptées à partir de fin 2006.

Les moyens disponibles dans le Fonds RER, créé par la loi-programme du 19 juillet 2001, seront libérés et versés à la SNCB en fonction d'un timing proposé par l'entreprise et correspondant aux dépenses réelles en études et en investissements.

*Le ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale,*

Bert ANCIAUX

### 3.1.4 GEN

De Overeenkomst ter uitvoering van het programma voor het Gewestelijk Express Net van, naar, in en rond Brussel, die op 4 april 2003 goedgekeurd werd door de betrokken ministers van de federale Staat en van de gewestregeringen, moet nog bekrachtigd worden door de respectieve parlementen. De instemmingprocedure is aan de gang.

De overeenkomst legt tegen 2010-2012 een algemene doelstelling voor de inbedrijfstelling van het GEN vast en is tegen 2006-2007 toegespitst op een exploitatiescenario van twee radiaallijnen: 's Gravenbrakel – Brussel – Dendermonde en Geraardsbergen – Edingen – Halle – Mechelen.

Ze stelt de overlegstructuur en de organen vast die opgezet moeten worden. De bedoeling is ook specifieke overgangsmaatregelen te bestuderen om de huidige capaciteiten en frequenties op bepaalde toekomstige radiaallijnen te valoriseren en te versterken.

De stuurgroep zal zich op grond van bestaande studies met name wijden aan de analyse van de verplaatsingsbehoeften (frequentie, bereik, stopplaatsen) en aan het uitdokteren van begeleidingsmaatregelen, zoals de integratie van de tarieven en de vervoerbewijzen, het parkeerbeleid of de verbetering van de intermodaliteit- en de complementariteitvoorwaarden.

De NMBS heeft de bestelprocedure voor rollend materieel bestemd voor het GEN reeds aangevat. De offertes moeten tegen februari 2004 ingediend zijn en de goedkeuring van de door de Raad van Bestuur van de NMBS gekozen offerte wordt tegen april 2004 verwacht. De eerste leveringen zouden vanaf eind 2006 plaatsvinden.

De beschikbare middelen in het GEN Fonds, dat opgericht werd bij de programmawet van 19 juli 2001, zullen vrijgemaakt en aan de NMBS gestort worden volgens een door de onderneming voorgesteld tijdschema dat overeenstemt met de reële studie- en investeringsuitgaven.

*De minister van Mobiliteit en Sociale Economie,*

Bert ANCIAUX