

Ontmoeting met Etienne Schouppe

Staatssecretaris voor Mobiliteit

De UPTR heeft de Heer Etienne Schouppe, Staatssecretaris voor Mobiliteit, ontmoet om de stand van zaken met betrekking tot het Principeakkoord gesloten met de transportsector te bespreken en om te peilen naar zijn standpunt over de problemen en uitdagingen waar onze leden mee geconfronteerd worden.

Mijnheer de Staatssecretaris, welke zijn uw prioriteiten voor de rest van deze legislatuur?

Alle maatregelen opsommen die ik nog van plan ben te nemen in de sector van de mobiliteit en van het transport zou ons veel te ver brengen. Maar in gans mijn actie overheersen twee grote bezorgdheden, naast het dagelijkse beheer. Het betreft de **duurzame** (duurzamere) **mobiliteit** en de **verbetering van de verkeersveiligheid**.

De duurzame ontwikkeling is één van de grote uitdagingen van de 21e eeuw. Als wij onze planeet zoals wij deze vandaag kennen willen vrijwaren, grote rampen vermijden en aan de toekomstige generaties een levenskwaliteit vergelijkbaar met de onze willen garanderen moeten wij nu reeds maatregelen treffen. Deze maatregelen zullen zich op verscheidene gezagsniveaus en in verschillende domeinen moeten situeren. Wat mij betreft wil ik alles in het werk stellen om een duurzame mobiliteit te promoten, en tegelijkertijd een economische ontwikkeling te garanderen die ook duurzaam zal moeten zijn.

De transportsector, in de ruime zin van het woord, zal daar op verschillende manieren toe kunnen bijdragen. Eén van de te nemen maatregelen betreft de **invoer van een intelligente kilometerheffing**, dit is een heffing die rekening houdt met de milieuprestaties van de voertuigen, alsook met het



tijdstip en de plaats waar het voertuig gebruikt wordt.

Op federaal niveau wil ik ervoor zorgen dat het systeem dat in onze drie gewesten zal worden ingevoerd interoperabel zou zijn. **Ik wil ook alles in het werk stellen om te vermijden dat de globale fiscaliteit op de voertuigen zou stijgen.** Daarvoor zullen onderhandelingen nodig zijn tussen het federale (bevoegd voor de accijnzen) en de gewesten (bevoegd voor de andere vormen

van fiscaliteit op de voertuigen).

Ik zal ook via verschillende maatregelen verder de ontwikkeling van het spoor-netwerk promoten, alsook de concurrentie binnen deze sector. Ik zal ook het gecombineerd vervoer blijven ondersteunen, samen met het gebruik van de binnenwateren en short sea shipping. Deze maatregelen zijn nodig, niet enkel vanuit een ecologisch standpunt, maar ook vanuit een economisch standpunt. Als het geheel van de

De controledienst is tegenwoordig op zoek naar een geschikte methode om een zicht te verkrijgen op de werven die aanleiding zouden kunnen geven tot onrechtmatig gebruik van landbouwvoertuigen.



verwachte groei van de vervoersector zou worden geabsorbeerd door het vervoer over de weg alleen zou dit leiden tot een algemene congestie van onze wegen en zou zodoende de sector van het vervoer over de weg twee van zijn voordelen ontnemen, nl. de flexibiliteit en de snelheid.

Ik zal ook alles in het werk stellen om wat overeengekomen was in het akkoord gesloten op 22 oktober 2008 met de sector van het vervoer over de weg in de praktijk om te zetten. Een andere grote prioriteit is de vermindering van het aantal verkeers-slachtoffers. Daartoe zijn een hele reeks maatregelen voorzien : de strijd tegen het rijden onder invloed van alcohol en drugs, sensibiliseringscampagnes met het BIVV om de snelheid te matigen en het dragen van de veiligheidsgordel te stimuleren, en een doeltreffende bescherming van de kinderen.

Welke vooruitgang is er geboekt naar aanleiding van het Principeakkoord gesloten met de transportsector?

De wegcontroleurs en de politiediensten hebben instructies ontvangen met betrekking tot de toepassing van een tolerantie van 15 minuten op een rijduur van viereneenhalf uur in het geval van voertuigen gebruikt voor vervoeractiviteiten waarbij frequent halt wordt gehouden.

Met betrekking tot de toepassing van een tolerantie op het einde van de werkdag onderzoekt mijn administratie de verschillende mogelijke oplossingen, zulks met inachtneming van de Europese regels.

Aangaande cabotage werkt mijn administratie aan een KB tot **beperking van cabotage tot 3 reizen binnen de 7 dagen volgend op een internationaal transport.**

Een probleem waar onze leden in bijzondere mate mee geconfronteerd worden is het probleem van de landbouwvoertuigen : hoeveel controles hebben reeds plaatsgevonden ? Wat zijn er de conclusies van ? Hoe zit het met het voorstel van de UPTR om de immatriculatie van de landbouwtractoren te onderscheiden naargelang het gebruik aangegeven bij de DIV (op het veld of op de openbare weg) ?

De wegcontroleurs hebben ook instructies gekregen om het aantal controles te vermeerderen van « landbouwvoertuigen » die aan transport doen.Tussen 13 november 2008 en eind januari 2009 zijn 7 klachten (*) geregistreerd via het e-mailadres en overgemaakt aan de bevoegde controleurs-coördinatoren opdat een controle zou worden georganiseerd binnen de twee dagen, zoals voorgeschreven. We moeten hier vermelden dat een klacht op één of meerdere voertuigen betrekking kan hebben.

Op 20 voertuigen die gecontroleerd zijn op basis van deze klachten waren er 5 in overtreding. In 3 gevallen is een proces-verbaal opgesteld. In 2 gevallen is gekozen voor de onmiddellijke inning van een geldboete. In één van de 5 gevallen werd een einde gesteld aan het transport. In een ander geval is een proces-verbaal opgesteld in hoofde van de opdrachtgever wegens medeaansprakelijkheid.

Tijdens dezelfde periode zijn 15 controles uitgevoerd op het initiatief van de controleurs. In dit geval kan het ook gaan om één of meerdere voertuigen.

Op 17 gecontroleerde voertuigen waren er 9 in overtreding. In 6 gevallen is een proces-verbaal opgesteld. In 3 gevallen is gekozen voor de onmiddellijke inning van een geldboete. In 2 van de 9 gevallen is de overlading van de vervoerde lading bevolen.

De meest frequente overtredingen betreffen het ontbreken van de verplichte vergunning of het ontbreken van een geldig keuringscertificaat. De andere overtredingen hebben betrekking tot de immatriculatie van het voertuig, het rijbewijs van de chauffeur en de lading (gewicht).

De controledienst is tegenwoordig op zoek naar een geschikte methode om een zicht te verkrijgen op de werven die aanleiding zouden kunnen geven tot onrechtmatig gebruik van landbouwvoertuigen. Dit zal een meer geperfectioneerde targeting toelaten.

Ik sta open voor andere pistes die dit probleem zouden kunnen helpen oplossen.

Wat belemmert de vooruitgang in het dossier van de ecombi's? Waarom komt er geen oplossing ?

Ik ben zelf voorstaander van een piloot-project waarbij de ecombi's gebruik zouden kunnen maken van het autosnelwegennetwerk, maar daarvoor moeten wij eerst het akkoord krijgen van de Gewesten die de beheerders zijn van de autosnelwegen. Zo zou het voor ons mogelijk zijn de impact op Belgisch niveau te meten van deze langere en zwaardere voertuigen op het milieu, op de infrastructuur, op de veiligheid en op de mobiliteit. Een recente studie op Europees vlak heeft bewezen dat er wel degelijk een voordeel zal zijn op het vlak van mobiliteit en milieu, dit alles in een kader van een groei van de verschillende vervoermiddelen in het algemeen.

Voor het ogenblik heeft het **Vlaamse Gewest zich nog niet uitgedrukt** en ik vrees ervoor dat dit zo zal blijven. Langs een andere kant heeft de Raad van State ons gevraagd samenwerkingsakkoorden te sluiten met de Gewesten. Ik onderzoek tegenwoordig

(*) Vergeet niet dat u al uw klachten m.b.t. landbouwvoertuigen kunt overmaken op het volgende e-mailadres : controle@mobilit.fgov.be

“Het is duidelijk dat deze nieuwe regel niet goed wordt nageleefd, omdat de buitenlandse chauffeurs niet vertrouwd zijn met een verbod dat in de andere landen niet bestaat.”

de mogelijkheid dit akkoord tot stand te brengen met het Waalse Gewest, dat vragende partij is om een pilootproject op zijn grondgebied te laten plaatsvinden. In elk geval is de reglementering over de ecocombi's op federaal niveau klaar.

Het inhaalverbod bij regenweer was een ander belangrijk punt. Wat zegt het uiteindelijke verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid ?

Het gaat eerder om het inhaalverbod op de autosnelwegen met 2x2 rijstroken, dat van toepassing is sinds 1 januari 2008. Ik heb aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid gevraagd deze door de sector van het vervoer over de weg fel bekritiseerde maatregel na 6 maanden te evalueren. Het is duidelijk dat **deze nieuwe regel niet goed wordt nageleefd, omdat de buitenlandse chauffeurs, die steeds meer plaats innemen op onze autosnelwegen, niet vertrouwd zijn met een verbod dat in de andere landen niet bestaat.** Daarenboven wordt het alge-

meen inhaalverbod maar al te vaak tegengewerkt door panelen die het inhalen op lange stukken toelaten. Met andere woorden is het te ingewikkeld. Voor het ogenblik wacht ik het definitieve advies van de Commissie af om een definitieve beslissing te nemen in samenspraak met de Gewesten die de geschikte panelen moeten plaatsen.

Kunnen wij het hebben over de kwestie van de herziening van de boetecatalogus ? Welke oriënteringen wenst u te geven aan uw verbin-
tenis ten aanzien van de sector op dit vlak ?

In december heeft mijn administratie een overlegvergadering gehad met de federaties over de mogelijke aanpassing van de boetecatalogus. Ik hoop dat wij in de eerstkomende maanden een compromis zullen kunnen bereiken. Een tweede vergadering is voorzien op 2 maart 2009.

Hoe zit het met het project van Koninklijk Besluit betreffende het uitzonderlijk vervoer (begeleiders en bijdragen)?

Wij zitten tegenwoordig in de laatste rechte lijn om de nieuwe reglementering het licht te laten zien. Ik denk dat iedereen het eens is geworden over de tekst van het project en dat de verplichte administratieve procedure nu in gang kan worden gebracht opdat de nieuwe reglementering in het tweede deel van het jaar in voege zou kunnen treden. Ik wens te herinneren aan de doelstelling van deze hervorming. Ten eerste, **een snellere en geautomatiseerde behandeling** van de verzoeken door een geïnformatiseerd enig loket op federaal niveau, en ten tweede **de invoering van de erkende begeleiders**, die de politiediensten zullen komen vervangen.

Hoe ziet u de evolutie van de sector in de komende jaren tegemoet ?

Wat specifiek het domein van het vervoer van goederen over de weg betreft, denk ik dat de sector zijn verantwoordelijkheid moet nemen met betrekking tot de gezondheids-, milieu- en congestieproblemen. Wat de twee eerste punten betreft denk ik te mogen zeggen dat de professionele transporteurs reeds aanzienlijke inspanningen hebben geleverd. Zo voldeden in 2008 63% van de nieuwe vrachtwagens (> 12,5ton) - dit is ongeveer 50% van alle ingeschreven vrachtwagens - aan de EURO 4 norm en 34% aan de EURO 5 norm. Wij zullen in dezelfde richting moeten voortwerken.

Wat de congestie betreft moeten nog zware inspanningen worden geleverd als de sector zijn aantrekkingskracht wenst te behouden.

Ik wil ook alles doen om te garanderen dat de sector van het vervoer over de weg





“Ik ben ervan overtuigd dat een oplossing op Europees vlak inzake kilometerheffing en internalisering van de externe kosten absoluut noodzakelijk is.”

verder zou kunnen werken in **gezonde concurrentieomstandigheden**. Daartoe is **het van essentieel belang dat iedereen de regels zou naleven**. Als Staatssecretaris zal ik hierop toezien.

Wat is uw visie over het Europese dossier over de toegang tot het beroep en tot de markt ?

Aangaande de toegang tot het beroep zijn er niet veel problemen meer, met uitzondering van het elektronische register. Wat de toegang tot de markt betreft is een compromis in zicht, in het kader van de dialoog, Raad, Parlement en Lidstaten. Dit compromis zou erin bestaan het voorstel van de Raad te aanvaarden inzake beperking van de cabotagemogelijkheden.

Zoals u weet heb ik persoonlijk **altijd gepleit voor een liberalisering van de cabotage** op de Europese Raden. Maar we mogen uiteraard niet naïef zijn. Als bijna al onze omringende landen de cabotagemogelijkheden beperken zullen wij wel verplicht zijn te volgen als wij onze eigen transporteurs niet in het gedrang willen brengen.

Wat denkt u van het herzieningsproject van de eurovignet-richtlijn (kilometerheffing, internalisering van de externe effecten) ?

Ik ben ervan overtuigd dat een oplossing op Europees vlak inzake kilometerheffing en internalisering van de externe kosten absoluut noodzakelijk is. Dit betekent niet dat er geen marge overblijft om rekening te houden met specifieke situaties, maar de basisregels moeten dezelfde zijn overal in de Unie. Op deze manier zullen wij kunnen

vermijden dat de concurrentie tussen landen vervalst wordt. Het lijkt mij ook noodzakelijk alles in het werk te stellen om te komen tot **een systeem dat voor gans Europa interoperabel zou zijn**.

Al spreekt men tegenwoordig enkel over de internalisering van de externe kosten te wijten aan het vervoer over de weg, zal men het, in een niet zo verre toekomst, ook moeten hebben over de internalisering van de externe kosten te wijten aan andere vervoermiddelen.

Ik merk dat de onderhandelingen op Europees vlak zeer moeizaam verlopen en dat

men nogal ver van een compromis staat.

Hoe evolueert het BART (« Belgian Accident Research Team ») project?

Het BIVV (Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid) heeft met de financiële steun van het Vlaamse Gewest een onderzoeksproject opgestart over de ongevallen waarbij een vrachtwagen is betrokken in Oost- en West-Vlaanderen op basis van de - uiteraard reeds afgesloten - gerechtelijke dossiers. Het is duidelijk dat men **tegenwoordig niet over voldoende gegevens beschikt over de omstandigheden die aan de basis liggen van de ongevallen**. Daarom zullen wij eerst bekijken wat bijvoorbeeld de deskundige die ter plaatse komt bij zware ongevallen in zijn verslag heeft vastgesteld. Het proces-verbaal en het ongevallenregistratieformulier zullen ook worden onderzocht. Op basis van al deze gegevens hoopt men een nogal volledig en representatief beeld te verkrijgen van de betrokken ongevallen om er de conclusies uit te trekken die nuttig kunnen zijn op het vlak van het te voeren beleid.

Welke maatregelen bent u van plan te treffen naar aanleiding van de crisis waarmee de economische sector en meer bepaald de transporteurs tegenwoordig te kampen hebben ? Waar zult u deze verdedigen binnen de regering ?

Ik denk dat er in het akkoord dat wij op 22 oktober 2008 hebben gesloten meerdere maatregelen zijn tot verbetering van de exploitatieomstandigheden van een vervoerbedrijf.

Ik vestig ook de aandacht op een wetsvoorstel tot invoering van het betalingsbevel in het Gerechtelijk Wetboek dat tegenwoordig besproken wordt op het Parlement. Eens gestemd zal het mogelijk zijn voor elke vordering strekkende tot de betaling van een zekere en vaststaande schuld die een geldsom tot voorwerp heeft welke opeisbaar is op het ogenblik van het inleiden van de vordering tot betalingsbevel, een vonnis te verkrijgen binnen de 30 dagen volgend op de inleiding van de vordering. Zo voorziet de regering een einde te stellen aan de plaag van de onbetaalde facturen.

Met betrekking tot de problemen van borgstelling te wijten aan de bankcrisis onderzoek ik de beste manier om deze toestand te verhelpen. **Een piste zou kunnen zijn het opnieuw invoeren van de Deposito- en Consignatiekas** als orgaan om te voldoen aan de financiële capaciteit. **De financiële capaciteit blijft primordiaal, zelfs en vooral in deze tijden van crisis, als wij gezonde bedrijven willen behouden die de concurrentie niet vervalsen**. Ik denk niet dat de regering in deze periode van algemene crisis, veel sectoriële maatregelen kan treffen. Ik denk eerder aan algemene maatregelen voor economische heropleving die alle sectoren ten goede zullen komen, ook de sector van het vervoer over de weg.