

COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE
MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW

van

DINSDAG 6 FEBRUARI 2018

Namiddag

COMMISSION DE L'ÉCONOMIE,
DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'ÉDUCATION, DES
INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES
ET CULTURELLES NATIONALES,
DES CLASSES MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE

du

MARDI 6 FÉVRIER 2018

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Werner Janssen.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Werner Janssen.

01 Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de roetfilterfraude in dieselwagens" (nr. 19725)

01 Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la fraude au filtre à particules des voitures diesel" (n° 19725)

01.01 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, ook al is deze vraag al wat ouder en heb ik zelfs al een nieuwe vraag in dat verband, met name over het testen op mensen, ik stel ze vandaag toch.

Sinds 2011 is het bijna onmogelijk om zonder roetfilter de scherpere Europese uitstootnormen te halen. De filters houden de uitstoot van giftig fijnstof en roet die dieselauto's produceren en die jaarlijks honderdduizenden voortijdige overlijdens in Europa veroorzaken, tegen. De meeste nieuwe dieselauto's hebben dus bijna allemaal een roetfilter. Maar soms gaan de roetfilters stuk, wat ernstige motorproblemen kan veroorzaken. Als dat het geval is, moet de filter vervangen worden; de prijs daarvan kan oplopen tot ongeveer 2 000 euro, wat een enorm bedrag is.

Er bestaat een goedkopere maar illegale oplossing hiervoor, namelijk de roetfilter laten weghalen. Dat kan voor 450 euro. De roetfilter wordt dan opengeslepen. Zo'n filter ziet eruit als een poreuze steen. Achteraf wordt alles opnieuw dichtgelast en plaatst de technicus de lege behuizing. Uiteindelijk past hij de software nog aan, zodat de boordcomputer geen alarmsignaal geeft met betrekking tot de verdwenen roetfilter.

Op het internet bieden vele garages dat aan en ze vermelden bovendien dat men daarna zonder problemen slaagt voor de roetfiltertest en door de autokeuring geraakt, ook al wordt de auto ook aan de onderkant gecontroleerd. Dat komt omdat de roetmeting verouderd is.

Volgens de keuring is de auto, zonder roetfilter, volledig in orde. Maar de auto is illegaal en stoot ruim 90 % meer roet en fijnstof uit. Alsmear meer dieselrijders zoeken hun toevlucht tot die illegale praktijk. Experts schatten dat er in ons land tienduizenden en mogelijk zelfs meer dan honderdduizend dieselauto's zonder roetfilter rondrijden. De autokeurders geven aan dat het probleem reeds ongeveer tien jaar bestaat.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen voor u. Ik hoop dat een aantal ervan nog relevant zijn.

Bent u op de hoogte van het aanhoudende probleem?

Hoe zult u dat bijzonder groot probleem aanpakken?

Hoe zult u in samenspraak met de Gewesten, die bevoegd zijn voor de keuringscentra, hieraan iets doen?

01.02 Minister **Kris Peeters**: Mevrouw Detiège, ik veroordeel zulke praktijken, zowel van de eigenaars van de wagens die de filter laten verwijderen als van de garagisten die eraan meewerken, ten stelligste.

Personen die de roetfilter laten verwijderen, beseffen meestal goed wat zij doen en waarom zij dat doen. Zij gebruiken dus bewust niet-conforme wagens op de openbare weg.

De bevoegdheid ter zake is een exclusieve gewestbevoegdheid. Ik zal echter, ook naar aanleiding van uw vraag, een brief aan mijn regionale collega's richten, waarin ik de praktijk veroordeel en vraag welke acties zij al hebben ondernomen of nog zullen ondernemen.

Zodra ik een antwoord krijg, zal ik u dat graag bezorgen.

01.03 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben heel benieuwd naar de reactie van uw collega op het Vlaamse niveau.

01.04 Minister **Kris Peeters**: U wil wellicht ook de reacties van de andere niveaus kennen.

01.05 **Maya Detiège** (sp.a): Ik wil ze natuurlijk ook van de andere niveaus kennen. Werd er niet vooral in Vlaanderen meer geoefeld?

01.06 Minister **Kris Peeters**: Ik zal mijn brief aan alle regionale collega's richten.

01.07 **Maya Detiège** (sp.a): Ik zeg dat natuurlijk opzettelijk, omdat een lid van de N-VA de commissie voorzit. (*Gelach*)

01.08 Minister **Kris Peeters**: Ik zal alle Gewesten bevragen.

De **voorzitter**: Ik ben bijna in shock.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het vrijstellen van de wettelijke bepalingen van het consumentenkrediet voor studentenvoorzieningen" (nr. 19791)**

02 **Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la dispense de dispositions légales en matière de crédit à la consommation pour les services aux étudiants" (n° 19791)**

02.01 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, in het Stuvo-decreet staat dat studentenvoorzieningen moeten instaan voor de financiële dienstverlening aan studenten onder de vorm van studieleningen, voorschotten op studietoelagen, afbetalingsplannen enzovoort.

De wetgeving op het consumentenkrediet bepaalt nu dat ook deze voorzieningen onder de bepalingen van deze wet vallen. Om tegemoet te komen aan de administratieve geplogenheden zal men enorme materiële en personele inspanningen moeten leveren. Uit de correspondentie van de VLHORA (Vlaamse Hogescholenraad) blijkt dat een delegatie van de hogescholen nu vraagt om een vrijstelling hiervoor.

Het antwoord dat onze Vlaamse collega's kregen op hun vraag aan minister Crevits, luidt: "Gelet op de aard van de sociale leningen die hogescholen en universiteiten kunnen verlenen en de uitgebreide controles die daarop reeds gebeuren" - onder andere door het Rekenhof - "is het een terechte vraag dat zij vrijgesteld zouden worden van de wettelijke bepalingen. De bevoegde federale minister heeft hierover al een brief geschreven aan de FSMA en onderzoekt welk initiatief moet worden genomen om deze vrijstelling in de wetgeving te verankeren."

Ik heb hierover de volgende vragen aan u, mijnheer de minister.

Hebt u besloten welk initiatief genomen dient te worden om deze vrijstelling in de wet te verankeren?

Wanneer zal de vrijstelling definitief wettelijk verzekerd zijn?

02.02 Minister **Kris Peeters**: Mevrouw Detiège, op mijn verzoek heeft de FSMA een analyse gemaakt van de problematiek van de naleving van de bepalingen van boek VII van het Wetboek van economisch recht over de reglementering van betalingsdiensten en kredietovereenkomsten door onderwijsinstellingen die kredietovereenkomsten aanbieden in de vorm van studiefinanciering. Onze diensten hebben een overlegvergadering georganiseerd met de FSMA en de vertegenwoordigers van de onderwijsinstellingen.

Aangezien de activiteiten van de onderwijsinstellingen op regionaal niveau gereguleerd zijn en de inrichtende machten hierop toezicht uitoefenen, ben ik van mening dat het opleggen van bijkomende wettelijke verplichtingen, waarvan de naleving vervolgens door de FOD Economie en de FSMA moet worden gecontroleerd, niet verantwoord is gezien de specifieke relatie tussen onderwijsinstellingen en hun leerlingen.

Ik overweeg wel een wijziging aan te brengen in het koninklijk besluit van 23 oktober 2015 met betrekking tot de sociale kredietgevers en de werkgevers om te verduidelijken dat boek VII van het Wetboek van economisch recht niet van toepassing is op kredietovereenkomsten die de vorm hebben van een studiefinanciering en worden verleend door een als dusdanig door de bevoegde Gemeenschap erkende onderwijsinstelling.

Ik heb ter zake al een ontwerp aan de Raad voor het Verbruik voorgelegd. Daar waren de meningen over de opportuniteit van een uitsluiting verdeeld. Het ontwerp werd eveneens voorgelegd aan de Raad van State. De Raad van State is van oordeel dat de wettelijke grondslag ontoereikend is om bij koninklijk besluit een uitzondering te bepalen. Ik heb vervolgens aan de FSMA gevraagd een wettelijke basis uit te werken, waarbij deze wijziging de nodige juridische basis krijgt.

Ik heb dus al heel wat werk verricht, jammer genoeg zonder dat te kunnen voltooien. Omdat het KB volgens de Raad van State onvoldoende wettelijke grondslag kent, werk ik aan een wettelijke basis om deze kwestie hopelijk in de komende maanden op te lossen.

02.03 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor dit uitgebreide antwoord. Ik meen dat het positief is dat u hiervan werk maakt. Ik hoop dat we binnen een vrij beperkte termijn een oplossing kunnen vinden.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 **Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de oprichting in de Belgische luchthavens van een centraal aanspreekpunt en van een ombudsdienst voor de behandeling van verloren bagage" (nr. 20284)**

03 **Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la création dans les aéroports belges d'un point de contact central et d'un service de médiation pour la gestion des bagages égarés" (n° 20284)**

03.01 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik waan mij terug in de zomer, want deze vraag gaat over een probleem dat zich voordeed op 22 augustus.

U herinnert zich misschien dat op voormelde datum het Swissportpersoneel in Brussels Airport staakte om het nijpende personeelstekort aan te kaarten. Het was niet de eerste en ik vrees ook niet de laatste keer. Hierdoor liep de bagageafhandeling in het honderd en moesten vijftienduizend passagiers wachten op hun koffers. Begin september waren er nog duizend stuks bagage die verdeeld moesten worden.

Passagiers met vragen werden toen doorverwezen naar het telefoonnummer van Swissport, maar dat werd door een staking niet beantwoord. Ondertussen was er zowaar geurhinder in de luchthaven, veroorzaakt

door de achtergebleven bagage. Indien de bagage niet bij de rechtmatige eigenaar geraakte, zou deze vernietigd worden. Wij kregen wanhopige hulpvragen van mensen die hun bagage trachtten terug te krijgen, maar die tegen allerlei communicatiemuren aanbotsten. Op de lange duur hadden zij geen idee meer tot wie zij zich moesten richten.

Toen hebben wij contact opgenomen met de Ombudsdienst voor de luchthaven, maar daar behandelt men alleen de problemen inzake geluidshinder. Deze dienst levert ongetwijfeld zeer nuttig werk, maar op het vlak van de bagage kon men ons helaas niet helpen. De FOD-dienst Passagiersrechten was telefonisch niet bereikbaar wegens een technische storing. Een mail sturen was wel mogelijk, maar volgens passagiers die dit deden was succes niet verzekerd, want zij ontvingen geen antwoord.

Ik begrijp de frustratie en de onmacht van reizigers of zakenmensen die vruchteloos hun bagage proberen terug te halen. Opvallend is dat reizigers geen toegankelijk centraal aanspreekpunt hebben waarbij oplossingsgericht wordt meegedacht met betrokkenen. Ik meen dat ik hierover in het verleden al eens vragen stelde.

Ik heb opnieuw de volgende vragen voor u.

Ziet u net als ik de noodzaak voor de oprichting van een centraal aanspreekpunt voor reizigers met verloren bagage? Vindt u het eveneens nodig dat er, naast de bestaande ombudsdienst voor geluidshinder, ook voor dit soort zaken een ombudsdienst wordt opgericht?

Zult u met uw collega-minister Bellot overleggen om bagageafhandelaars als Swissport ter verantwoording te roepen voor de chaotische communicatie en afhandeling van verloren bagage?

Mijn vragen komen uiteraard te laat voor de toenmalige problemen, maar ik wil vooral een oplossing voor de toekomst.

03.02 Minister **Kris Peeters**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Detiège, er bestaan internationale regels over verloren of achtergebleven bagage van vliegtuigpassagiers. Het gaat om het Verdrag van Montreal en de Conventie van Warschau. Daarnaast is er ook nog de Europese verordening nr. 2027/97 van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage. Ook de rechten van de passagiers in geval van annulering of vertraging zijn via een Europese verordening geregeld.

Deze aangelegenheden behoren tot de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit. Bij de FOD Mobiliteit bestaat er de Denied Boarding Authority, waar passagiers terecht kunnen met klachten met betrekking tot bagage enzovoort. Ik weet niet of het mogelijk of goed zou zijn de Denied Boarding Authority ook bevoegd te maken voor meldingen over verloren of vertraagde bagage. Het komt aan mijn collega van Mobiliteit toe om daarover te oordelen. Persoonlijk ben ik van mening dat één aanspreekpunt voor dergelijke gevallen van nut kan zijn voor de passagiers. De vraag is of de overheid dit moet organiseren. Zoals u weet, is er in ons land de Consumentenombudsdienst, die een residuaire bevoegdheid heeft. Consumenten die een geschil hebben met een Belgische onderneming en dit op buitengerechtere wijze willen laten oplossen, kunnen zich tot een gekwalificeerde entiteit richten. Bestaat er geen specifieke gekwalificeerde entiteit, dan is de Consumentenombudsdienst bevoegd voor de zaak.

Het lijkt mij disproportioneel om voor deze aangelegenheid, die gelukkig niet frequent op grote schaal voorkomt, een specifieke ombudsdienst op te richten. Bovendien heeft de reiziger vaak te maken met een buitenlandse operator. In dat geval zal hij of zij zich moeten richten tot het Europees Centrum voor de Consument, die hem of haar zal begeleiden naar de bevoegde geschilleninstantie in het buitenland.

Ik heb mijn collega van Mobiliteit van uw vraag op de hoogte gebracht. U kunt dat natuurlijk zelf ook nog doen, maar ik dacht dat u het zou appreciëren mocht ik ze zelf overmaken. Laten wij eerst afwachten wat zijn mening daaromtrent is en dan kan ik, in residuaire positie zijnde, nagaan of er al dan niet nog iets bijkomend moet worden gedaan door de minister van Consumenten.

03.03 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal ook bij uw collega-minister Bellot informeren naar zijn houding hieromtrent.

Er bestaat inderdaad Europese regelgeving en men kan zich inderdaad afvragen wat de rol of de

meerwaarde van een overheid is. Ik denk dat die wel groot is. De cijfers die ik aanhaal, zijn niet niets. Het ging om vijftienduizend passagiers, alleen in dit geval.

Mijn tweede vraag betreft het gebrek aan personeel bij Ryanair. Herinnert u zich de chaos daarrond. Het gebeurt steeds meer dat er chaos is op luchthavens, door om het even welke omstandigheden. Het is belangrijk dat er in luchthavens, niet alleen in Zaventem maar bijvoorbeeld ook in Charleroi, alleszins in de grote luchthavens, een aanspreekpunt is waar mensen met hun vragen terecht kunnen. Dat zou op zijn minst op initiatief van de overheid moeten zijn. Denk bijvoorbeeld aan wat minister Jambon doet inzake de veiligheid op de luchthavens. Ga rond de tafel zitten en wijs erop dat het een pijnpunt is voor velen. Ik denk bijvoorbeeld ook aan het aantal mensen dat verloren loopt in een luchthaven. Dat zijn situaties die zich voordoen.

Ik hoop dat beide ministers, u als minister van Consumenten en minister Bellot, bevoegd voor Mobiliteit, tot een oplossing kunnen komen voor een vraag die bij heel wat mensen leeft.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

04 Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "een ombudsdienst voor vliegtuigpassagiers" (nr. 20583)

04 Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la nécessité de créer un service de médiation pour les passagers aériens" (n° 20583)

04.01 Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, van september tot 31 oktober werden negen luchthavens getroffen door massale annuleringen van vluchten, door een gebrek aan personeel bij Ryanair. Dat maakte een zootje van de vakantieplanning van het personeel, waardoor de maatschappij niet anders kon dan vluchten schrappen. In ons land gaat het om minstens 294 annuleringen, waarvan 204 op Charleroi en 90 op Brussels Airport. Met 204 geschrapte vluchten is Charleroi een van de zwaarst getroffen luchthavens.

Klanten hebben recht op een schadevergoeding wanneer vluchten minder dan twee weken voor vertrek worden geannuleerd. Veel getroffen burgers zullen zich door de moeizame procedure de moeite besparen om dit aan te vragen. Ook consumentenorganisatie Test-Aankoop vreest dat niet alle reizigers zullen krijgen waarop zij recht hebben en verstuurde een ingebrekestelling.

Ik was blij te vernemen dat uw administratie heeft gevraagd om een onderzoek te openen naar de geschrapte vluchten. Het annuleren van vluchten op zo'n grote schaal is inderdaad ontoelaatbaar. Ik mis echter een centraal aanspreekpunt — wat ik ook vroeg in mijn vorige vraag — om oplossingsgericht mee te denken met de betrokken partijen. De bestaande ombudsdiensten voor consumenten hebben sinds hun oprichting al meermaals hun nut bewezen. Ik ben dus, zoals u al hebt begrepen, een groot voorstander van zo'n dienst voor reizigers. Na het recente debacle inzake verloren bagage en massale annuleringen in september en oktober, is de nood hoog.

Vindt u het eveneens nodig — u hebt er eigenlijk net op geantwoord — dat er naast de bestaande ombudsdienst voor geluidshinder op korte termijn ook een bredere ombudsdienst zou komen voor, meer in het algemeen, consumenten in het luchtverkeer?

04.02 Minister Kris Peeters: Mevrouw Detiège, u weet dat wij rechtstreeks met Ryanair contact hebben opgenomen. De FOD Economie heeft een vordering tot staking ingediend. Nadat de Economische Inspectie heeft vastgesteld dat alle klachten in het verleden over de annuleringen en het niet-volgen van de Belgische en Europese wetgevingen werden ingelost door Ryanair, en nadat door Ryanair werd beloofd en het engagement werd aangegaan om dit in de toekomst niet meer te doen, hebben wij de vordering tot staking stopgezet. Dat gebeurde ook op advies van mijn administratie.

Wij gaan ervan uit dat wij aan minister Bellot zullen vragen of zo'n dienst is aangewezen en wat zijn mening daarover is. Dan kunnen wij, zoals u voorstelt, daar samen verder aan werken.

04.03 Maya Detiège (sp.a): Dank u voor dit positieve antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 **Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de normen voor de crashbestendigheid van fietshelmen" (nr. 20396)**

05 **Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les normes de résistance aux chocs des casques pour cyclistes" (n° 20396)**

05.01 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, men ziet meer en meer kinderen en volwassenen met fietshelmen, wat zeker in steden een goede zaak is. Een goede fietshelm kan u en uw kinderen beschermen tegen een mogelijk hoofdletsel. Van de dodelijke fietsongevallen is 80 % te wijten aan schedeltrauma's. Kinderen zijn extra kwetsbaar, te meer omdat zij nog onervaren zijn in het verkeer, maar blijkbaar bieden heel wat fietshelmen voor kinderen onvoldoende bescherming.

In september liet Test-Aankoop fietshelmen voor kinderen testen op basis van een nieuwe methode van de universiteit van Straatsburg. Hierbij werd het risico van hoofdbleesures onderzocht, zowel voor lineaire of loodrechte als schuine valpartijen. Uit de test bleek dat zomaar even acht van de twaalf geteste fietshelmen die op de markt zijn, gebuisd werden. De helm die het beste rapport kreeg, levert nog steeds een gemiddeld blessurerisico van 30 % op.

De nieuwe test van Test-Aankoop toonde duidelijk aan dat de huidige homologatienormen aan herziening toe zijn, want alle geteste helmen voldeden wel aan de Europese norm 1078 voor fietshelmen en ook aan de Europese norm 1080 voor helmen voor kleine kinderen, maar die Europese normen dateren van de jaren '70 en zijn dus blijkbaar hopeloos verouderd. De normen houden immers enkel rekening met een lineaire of loodrechte valpartij, die in het echte leven echter zelden voorkomt. Kinderen die met hun fiets vallen, gaan meestal zijdelings neer, bijvoorbeeld op de stoeprand. Er is daarbij een schuine impact op de helm, maar die moet vandaag dus blijkbaar niet worden getoetst.

De fabricagenormen van fietshelmen vallen onder uw bevoegdheid, mijnheer de minister, en daarom heb ik de volgende vragen voor u.

Kan België zelf de fabricagenormen verstrengen of kan dat enkel op Europees niveau?

Indien het enkel kan op Europees niveau, zult u het dan laten agenderen en bijsturen?

Indien België de normen zelf kan verstrengen, welke stappen zult u dan zetten om de fietshelmen veiliger te maken?

De huidige fietshelmen bieden een variabele bescherming. Sommige fietshelmen voor kinderen hebben een hoofdbleesurerisico van 80 %, zoals ik al zei, en dat is onaanvaardbaar. Zult u de fietshelmen die onvoldoende bescherming bieden, van de markt halen?

Tot slot, hoe is het gesteld met de crashbestendigheid van de fietshelmen voor volwassenen? Graag zou ik hiervan de resultaten vernemen.

05.02 **Minister Kris Peeters:** Mevrouw Detiège, op uw eerste drie vragen kan ik antwoorden dat het wijzigen of het verstrengen van normen enkel op Europees niveau kan. Mijn administratie heeft die kwestie laten agenderen op het overleg van de Europese markttoezichthoudende overheden. Tijdens die vergadering bleek dat er binnen het bevoegde Europees globalisatiecomité al wordt gewerkt aan een nieuwe testmethode om de bescherming tegen hersenletsels te verhogen. De experts die de tests uitvoeren voor Test-Aankoop, dat daarover op een bepaald moment ook heeft gecommuniceerd, nemen aan die gesprekken deel. Blijkbaar heeft een en ander wat voeten in de aarde. Er wordt verwacht dat de nieuwe norm binnen één tot twee jaar gefinaliseerd zal zijn.

Voorts bestaan er Europese geharmoniseerde normen voor fietshelmen voor zowel kinderen als volwassenen. Ze werden herzien in 2012 en 2013. Alle helmen die aan die normen voldoen, moeten wettelijk als veilig worden beschouwd.

In het verleden hebben wij zelf fietshelmen voor volwassenen getest tijdens een Europese campagne in 2010. Drie van de zesentwintig helmen bleken onvoldoende schokdemping te hebben. Die tests gebeurden uiteraard volgens de toenmalige Europese normen.

Men is er dus mee bezig, maar het duurt spijtig genoeg nog even. Wij verlenen onze medewerking en stimuleren de zo snel mogelijke aanpassing van de normen, die op Europees niveau moet gebeuren.

05.03 Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik vind het enorm goed dat u de kwestie op het bevoegde niveau, het Europees niveau, hebt aangekaart.

Ik vind het wel enigszins raar dat het zolang duurt. Er zijn namelijk al methodes beschikbaar. Dat heb ik althans vernomen van Test-Aankoop en uit literatuur daarover. Volgens mij is het niet zo moeilijk, maar dat is mijn redenering.

U spreekt over één tot twee jaar alvorens er een nieuwe norm komt. Ondertussen krijgen wel veel mensen een vals gevoel van veiligheid. Ouders denken namelijk dat het in orde is als hun kind een helmpje opzet. Daar heb ik het moeilijk mee. Hoewel u vaststelt dat er in ons land dingen fout lopen, kunt u blijkbaar niet ingrijpen vooraleer de normering op Europees niveau aangepast is. Dat begrijp ik althans uit uw antwoorden.

05.04 Minister Kris Peeters: Ja, de Europese geharmoniseerde normen voor fietshelmen gelden ook voor fietshelmen voor kinderen. De normen zijn in 2012 en 2013 herzien. Alle helmen die aan die normen voldoen, moeten tot nader order als veilig worden beschouwd. Ik kan moeilijk zelf normen uitvaardigen of beslissen dat de normen die in 2012 en 2013 op Europees niveau herzien werden, niet goed zijn.

05.05 Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de minister, ik stel u de vraag afgaande op de literatuur die ik heb ontvangen. Daarin is onder andere sprake van tests aan de universiteit van Straatsburg. Normaal gesproken voert Test-Aankoop ook goede tests uit. Uit de tests bleek dat acht van de twaalf fietshelmen die op de markt verkrijgbaar zijn, niet aan de normen voldoen. De manier van vallen, loodrecht of schuin, speelt daarin een rol. Dat testresultaat stelt mij niet gerust. Daarom vraag ik u of u niet kunt ingrijpen, gelet op de signalen van organisaties die er nauw bij betrokken zijn. Misschien kunt u gewoon al was het maar een waarschuwing schrijven naar de fabrikanten, waarin u meldt dat hun producten volgens tests niet voldoen.

05.06 Minister Kris Peeters: De tests hebben ook op Europees niveau plaatsgevonden. Veronderstel dat ik die helmen uit de handel laat nemen, dan kunnen de fabrikanten beargumenteren dat zij de Europese normen gerespecteerd hebben. Die helmen moeten dus als veilig worden beschouwd. Wanneer uit tests blijkt dat er zich bij een laterale val problemen voordoen met die helmen, kan ik alleen maar vragen om dat te bekijken en dat gebeurt momenteel dan ook.

Ik vind het ook spijtig dat dit zolang duurt, maar dat is blijkbaar allemaal nogal technisch. Ik wil zelf wel onderzoeken wat ik nog kan doen, maar dat is zeer beperkt.

05.07 Maya Detiège (sp.a): Ik was vroeger lid van de commissie voor de Volksgezondheid. Daar kon de minister bij beslissingen van Europa voor haar land sancties of maatregelen treffen indien nodig. Ik weet dat het moeilijk is, omdat Europa bepaalde normeringen volgt. Maar ik had gehoopt dat er toch ergens een weg was om te ageren.

De **voorzitter:** Collega's, het is niet de bedoeling om een debat te voeren.

05.08 Minister Kris Peeters: Als ik mij niet vergis, betreffende volksgezondheid hebben de lidstaten op Europees niveau de mogelijkheid om tussen te komen. Hier gaat het over productnormen en de veiligheid van producten. De slagkracht, impact en mogelijkheden van een lidstaat zijn beperkter en niet hetzelfde als op het vlak van volksgezondheid.

05.09 Maya Detiège (sp.a): Dan moet u eens op tafel slaan.

De **voorzitter:** Of anders moet u een nieuwe vraag stellen, mevrouw Detiège.

05.10 Minister Kris Peeters: In 2019 zouden er nieuwe normen zijn.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 **Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "propana in flessen" (nr. 20593)**

06 **Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le propane en bouteilles" (n° 20593)**

06.01 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal nu met een andere intonatie spreken.

Op 1 april 2017 heeft Primagaz Benelux de LPG-activiteiten van Total Belgium overgekocht. Total Luxembourg volgde in juni 2017. De overname is van toepassing voor propana in tanks en flessen en betreft zowel het huishoudelijke, het professionele als het industriële segment. Hierdoor versterkt Primagaz zijn positie op de Belgische en Luxemburgse markt aanzienlijk. Met slechts één concurrent in de verkoop van propana op nationaal niveau, creëert Primagaz met deze overname een monopolie.

Propaangas heeft heel wat voordelen. Het behoort tot de groene energiebronnen en is zuinig. Er is geen gevaar voor water-, bodem- of luchtvervuiling. Het kenmerkt zich door een lage CO- en zwaveluitstoot en een minimale roetafzetting. Propaanverwarmingssystemen genereren tot 68 % minder broeikasgassen dan elektriciteit.

Sinds 1 augustus 2017 zijn propana en butaan in flessen niet langer onderhevig aan de maximumprijs. Dit staat in de technische bijlage van de programmaovereenkomst betreffende de regeling van de maximumverkoopprijzen van aardolieproducten van 3 juli 2017, betreffende de vloeibare petroleumgassen in verplaatsbare recipiënten.

De maximumprijs voor propana in flessen in 2016 was 1,53 euro per kg. In september 2017 lag de aanbevolen prijs op 1,73 euro per kg. Op 100 kg zit dus een verschil van ten minste 20 euro of een prijsstijging van 20 %. Vaak ligt de prijs per kilo hoger dan de aanbevolen prijs, aangezien propaanverdelers sinds augustus 2017 vrij zijn de prijs te bepalen.

Afhankelijk van het verbruik kunnen de extra kosten hoog oplopen. Vooral de categorie van de minst kapitaalcrachtigen maakt gebruik van propana voor huishoudelijke toepassingen.

Mijnheer de minister, welke voorwaarden werden opgelegd bij de overname om te voorkomen dat Primagaz als grootste speler misbruik maakt van zijn machtspositie? Welke maatregelen werden getroffen om de kwetsbare groep afnemers van propana voor huishoudelijk gebruik te beschermen tegen deze prijsstijging?

Rekening houdend met de klimaatdoelstellingen dient het gebruik van propana gestimuleerd te worden. De huidige prijsstijging zorgt net voor het omgekeerde. Bent u het eens dat de overheid de burgers moet stimuleren om over te schakelen van elektriciteit op propaangas, daar waar een aardgasaansluiting niet mogelijk is? Hoe zult u dit vertalen in uw beleid?

06.02 **Minister Kris Peeters:** Ik heb de Belgische Mededingingsautoriteit aangesproken over de overname van Total Belgium door Primagaz Benelux. De omzet van de betrokken ondernemingen overschrijdt de aanmeldingsdrempels niet, waardoor de overname niet voor onderzoek moest worden aangemeld bij de Mededingingsautoriteit. De Belgische Mededingingsautoriteit heeft dan ook geen voorwaarden opgelegd.

Vooraleer in te gaan op de verschillende vragen, is het belangrijk om duidelijk te maken dat er voor propana in bulk nog steeds een maximumprijs geldt die bepaald is overeenkomstig de programmaovereenkomst. Het is vooral dit propaanproduct dat gebruikt wordt voor verwarmingsdoeleinden. Sinds 2005 bestaat het Sociaal Verwarmingsfonds stookolie, lamppetroleum C en propana in bulk dat voor bepaalde doelgroepen voorziet in een gedeeltelijke terugbetaling van de propaanfactuur. Deze tussenkomst bedraagt vandaag 14 eurocent per liter en is gelimiteerd tot 1 500 liter per jaar ofwel maximum 210 euro. Deze regeling geldt nog steeds voor wie aan de voorwaarden voldoet.

De prijsstijging die u aanhaalt in uw vraag, moet in de eerste plaats correct geduid worden. Tot en met 31 juli 2017 waren de verkoopprijzen van de propaanflessen geplafonneerd door een van kracht zijnde maximumprijs. Deze stijging in de periode 2016-2017 is enkel toe te wijzen aan de prijsstijging van de

propanproducten op de internationale oliemarkten. Andere parameters van de prijsformule bleven constant en ondergingen geen wijzigingen. Noch het vrijmaken van deze prijzen sinds 1 augustus 2017, noch de overname waarnaar ik daarstraks verwees, hebben dus een impact gehad op de geobserveerde prijsstijging. Uiteindelijk kan immers niet vermeden worden dat een energieproduct duurder wordt voor de consument ten gevolge van de prijsstijging van de grondstof die aan de basis ligt.

Uit de monitoringtabellen die de administratie heeft opgesteld, blijkt bovendien dat de werkelijk toegepaste verkoopprijzen sinds 1 augustus 2017 niet significant hoger liggen dan ervoor. De internationale propaanprijs is sindsdien wel blijven stijgen, waardoor de eindprijs op de markt sowieso hoger ligt.

Eveneens werd vastgesteld dat gedurende de laatste maanden van de periode waarin de maximumprijs nog van kracht was, de gasflessen almaar meer verkocht werden aan het maximale prijsniveau. Dit duidt erop dat de druk op de prijszetting sterk toegenomen was. Het risico dat door de maximumprijs de bevoorrading van de Belgische markt voor gasflessen in het gedrang kwam, werd dus reëel. Het gebruik van gasflessen is de laatste jaren ook sterk geëvolueerd naar eerder industriële en tertiaire doeleinden en veel minder naar primaire behoeften zoals het verwarmen van de woning.

Al deze elementen hebben ertoe bijgedragen om niet langer een maximumprijs te bepalen en te betalen voor de gasflessen. De vraag welke rol propaan dient te spelen in de toekomstige energiemix van België teneinde de klimaatdoelstellingen te realiseren, is natuurlijk een vraag die ook voor mijn collega bevoegd voor Energie en Leefmilieu bestemd is en ook voor de gewestministers. Vanuit de premisse dat propaan hierin een rol kan spelen, wil ik echter nogmaals benadrukken dat het noodzakelijk is dat de programmaovereenkomst een correct economisch kader biedt om de handel in propaan in bulk voort te zetten of te ontwikkelen.

Ook aan die handelaars moet een bepaalde rendabiliteit worden geboden, anders dreigt die activiteit langzaam uit te doven.

06.03 Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord, want het is toch een tamelijk complexe materie. Als de prijs van de grondstoffen inderdaad is gestegen, dan stijgt de prijs internationaal ook. In die zin volg ik uw redenering.

Ik vraag u echter om te blijven waken over een mogelijk monopolie en dat u ageert wanneer de prijzen extreem stijgen. Dat is mijn bezorgdheid.

Waterstof is ook een heel milieuvriendelijke brandstof, naast propaangas. Dat wist ik zelf niet. Ik zal dan ook aan de andere ministers vragen wat hun houding daaromtrent is.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*Président: Michel de Lamotte.
Voorzitter: Michel de Lamotte.*

07 Question de Mme Katrin Jadin au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les abonnements pour les voitures" (n° 21799)

07 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "voertuigabonnementen" (nr. 21799)

07.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, avec l'apogée des systèmes d'abonnement tels que Spotify, Netflix, etc., des économistes commencent à utiliser le terme "économie de l'abonnement". La dernière proposition en date, lancée par la marque Polestar du groupe Volvo, concerne la possibilité d'utiliser une voiture par abonnement. Le principe est relativement simple. Il s'agit de permettre aux personnes qui souhaitent disposer d'une voiture de conclure une convention de deux ou trois ans en contrepartie de l'usage de celle-ci, pouvant même offrir des services d'entretien.

Polestar propose deux formules: payer en une fois puis ajouter un supplément à l'abonnement de base pour les services ou opter pour un paiement mensuel. L'idée est de fournir une voiture sans tracas, en proposant des services qui dépassent les besoins, les désirs et les attentes et, surtout, en supprimant les

inconvénients liés à la possession.

Monsieur le ministre, avez-vous connaissance d'un tel système? Hormis Volvo, des entreprises présentes en Belgique ont-elles déjà fait référence aux voitures par abonnement? Ce système existe-t-il déjà dans d'autres pays du monde? Quelle est la différence entre une voiture avec un abonnement et un mécanisme de leasing?

07.02 Kris Peeters, ministre: Monsieur le président, madame Jadin, lors du Salon de l'Automobile 2018, mon administration a constaté qu'une telle formule de location de voitures était en croissance et qu'elle était offerte non seulement par les sociétés de leasing, mais également par les marques automobiles.

Je n'ai pas encore pu prendre connaissance des conditions d'abonnement pour la marque Polestar, mais au vu de la description, il s'agit probablement d'une sorte de location tout compris – que le secteur automobile dénomme "*private lease*". Ce système est déjà courant aux Pays-Bas, en Espagne et en Italie.

Les abonnements évoqués ici sont à considérer comme des formules de location pour une durée déterminée (*renting*), sans option d'achat. Dans le mécanisme de leasing, une telle option est proposée à la fin de la période d'utilisation. Le leasing au consommateur avec option d'achat – le crédit-bail – est soumis aux règles sur le crédit à la consommation figurant dans le Livre VII du Code de droit économique. En revanche, la formule de location dont il est question ici n'est pas encore réglementée en tant que telle.

Bien évidemment, je suivrai strictement l'évolution de l'offre de telles formules d'abonnement. Le cas échéant, je prendrai des mesures réglementaires afin de garantir les intérêts du consommateur.

07.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, étant donné l'évolution actuelle, c'est la meilleure initiative à prendre.

Bien que je n'aie pas eu l'occasion de visiter le Salon de l'Automobile, je suis attentivement les évolutions technologiques et numériques. Il est vrai que, compte tenu de cette évolution, nous connaissons dans cinq à dix ans les voitures autonomes. Cela nécessitera, bien plus qu'on ne se l'imagine aujourd'hui, une refonte des réglementations en vigueur. Je pense notamment aux problèmes d'assurance. Nous devons donc suivre ce dossier de très près.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Isabelle Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le paiement sans contact" (n° 21856)

08 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "contactloos betalen" (nr. 21856)

08.01 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, le système de paiement sans contact va se généraliser pour tous les détenteurs belges d'une carte, quelle que soit leur banque. Cependant plusieurs problèmes et inquiétudes se posent.

Tout d'abord, ce système ne fonctionne qu'avec les appareils équipés de la technologie NFC et du système d'exploitation Android. Dès lors, les propriétaires d'un iPhone n'ont pas encore la possibilité d'accéder à ce système et le paiement par Apple Pay n'est pas encore disponible en Belgique.

Actuellement, les Belges réalisent environ un million de paiements par mois avec l'application mobile Bancontact. Plus de deux tiers des terminaux de paiement en Belgique soutiennent le paiement sans contact par la technologie NFC qui est facile à utiliser, rapide, sans besoin d'une connexion wifi ou 4G et sécurisée par l'introduction d'un code PIN.

Cependant, selon Test-Achats et une enquête menée par l'organisation de défense des consommateurs, la sécurité du système NFC n'est pas infaillible. À son insu, un consommateur peut se faire dérober de l'argent si on approche un terminal de son sac ou de sa poche. L'organisation de défense des consommateurs recommande aux banques d'offrir gratuitement le choix d'une carte avec ou sans fonction NFC – ou du moins que la fonction puisse être désactivée – et de mentionner, dans les extraits, les paiements qui ont eu lieu sans contact.

Monsieur le ministre, que pensez-vous de la généralisation du système de paiement sans contact? Souhaitez-vous inciter les entreprises, les magasins et les lieux où des transactions ont lieu à se doter d'un terminal de paiement sans contact? Quels impacts positifs sur l'économie belge ce système pourrait-il avoir? Des retombées économiques sont-elles envisageables, notamment avec une possible hausse de la consommation des ménages? Pensez-vous qu'il y ait une corrélation souhaitable entre ce nouveau moyen de paiement et une hausse de la consommation nationale?

Le problème de la sécurisation de ce système est crucial pour son utilisation sereine. Avez-vous des contacts avec les banques qui disposent du système NFC concernant ce problème de sécurité? Si oui, de quelle manière pourrait-on améliorer la sécurité de ce système?

08.02 Kris Peeters, ministre: Madame Galant, l'adoption de la technologie sans contact en Belgique n'en est aujourd'hui qu'à ses débuts, mais cette innovation est appelée à se développer et à changer ainsi la manière de payer des consommateurs dans les mois et années à venir.

Ce système de paiement s'accompagne de toute une série de mécanismes de sécurité, dont la limitation du montant de paiement maximal et l'obligation d'identification via le code PIN pour les montants supérieurs.

Ce système de paiement est juridiquement encadré par la directive européenne sur les services de paiement et sera utilisé par les consommateurs s'ils le désirent. Il s'agit du principe de l'offre et de la demande. Pour le gouvernement, il importe surtout de veiller à ce que de tels systèmes soient sûrs, de sorte que le consommateur ait confiance dans leur utilisation.

Le paiement NFC change notre manière de payer en général. Le nouveau système de paiement sans contact et pour lequel il n'y a pas lieu d'introduire un code PIN ne concerne que des paiements pour de petits montants. Il n'y a donc pas lieu de penser que ce système de paiement va révolutionner le marché, même s'il est grandement utilisé par les ménages. La limitation du plafond des dépenses pour ce mode de paiement sans code PIN n'est donc pas de nature à bouleverser notre économie et la consommation nationale des ménages. Le consommateur reste libre de recourir ou non à ce mode de paiement. Il s'agit ici d'une alternative aux autres modes de paiement existant pour les petits montants.

En ce qui concerne la sécurisation du paiement sans contact, je peux encore vous dire ce qui suit. Premièrement, des garanties telles que le plafonnement des montants et la vérification du code PIN ont été prévues. Seuls de petits montants peuvent donc être payés sans introduction du code PIN. Au-delà, le code est demandé. Par ailleurs, des mécanismes de sécurité supplémentaires sont prévus. En fait, bien que les petits montants ne nécessitent souvent pas l'introduction du code PIN, celui-ci peut néanmoins être demandé après une série de transactions.

L'Autorité bancaire européenne élabore actuellement des projets de normes techniques de réglementation à destination des prestataires de services de paiement. Ces normes vont préciser, entre autres, les exigences relatives à l'authentification forte du client, qui doit être demandée par les prestataires de services de paiement en vue d'assurer une augmentation de la sécurité et de la protection des consommateurs.

08.03 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je suis contente d'entendre que des mesures seront prises pour encore améliorer la sécurité. Je vous remercie.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

09 Question de Mme Katrin Jadin au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les start-up actives dans le changement climatique" (n° 21912)

09 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de start-ups die werken rond klimaatverandering" (nr. 21912)

09.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la société Climeworks, basée en Suisse, capture jusqu'à 1 000 tonnes de CO₂ par an via des systèmes d'aspirateurs. Ce CO₂ est ensuite revendu à des entreprises agricoles qui le réinjectent dans leurs serres afin d'accélérer le processus de

photosynthèse. Il s'agit d'une solution efficace pour réduire les émissions de CO₂ des centrales à charbon et des sites industriels. Cependant, cette technologie reste coûteuse et il existe peu d'entreprises dans ce domaine.

LanzaTech, entreprise néo-zélandaise, explique également qu'il s'agit de "prendre de la pollution pour faire de nouveaux produits avec". Elle débute la construction d'un site commercial en Belgique, où les émissions de CO₂ des usines sidérurgiques seront transformées en carburant qui aura un coût équivalent à celui des carburants alternatifs les moins chers déjà sur le marché.

Pour Carlos Moedas, commissaire européen à la Recherche, à l'Innovation et à la Science, il s'agit d'une économie circulaire où "les déchets d'une filière doivent devenir la matière première pour quelque chose d'autre".

Monsieur le ministre, pourriez-vous me donner plus de détails à propos des systèmes d'économie circulaire? Existe-t-il beaucoup d'entreprises de ce genre implantées dans notre pays? À votre connaissance, des entreprises belges se manifestent-elles dans ce genre de projets écologiques? Où le site commercial de la société néo-zélandaise LanzaTech sera-t-il construit? Si vous avez des informations à ce sujet, quelles activités l'entreprise va-t-elle mener?

09.02 **Kris Peeters**, ministre: Monsieur le président, madame Jadin, je serai bref.

Pour l'instant, selon nos informations, très peu d'entreprises de ce type existent dans le monde.

La technologie développée par la société LanzaTech est utilisée par ArcelorMittal Belgium. Un projet des deux firmes se réalise sur le site d'ArcelorMittal à Gand. Des gaz d'échappement issus de la sidérurgie, riches en carbone, sont destinés à la fermentation. Ces souches bactériennes appropriées convertissent ces gaz en éthanol.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Johan Klaps aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de nieuwe reglementering voor bemiddelaars" (nr. 21822)

- de heer Johan Klaps aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de IDD 2-richtlijn" (nr. 23299)

10 **Questions jointes de**

- M. Johan Klaps au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la nouvelle réglementation pour les médiateurs" (n° 21822)

- M. Johan Klaps au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la directive IDD 2" (n° 23299)

10.01 **Johan Klaps** (N-VA): Mijnheer de minister, de IDD-richtlijn moet worden omgezet in Belgische wetgeving. Ze bevat vele waardevolle elementen, onder andere inzake kennis, bijscholing, zorgplicht en vergoedingen. Bij de omzetting moeten er enkele keuzes gemaakt worden. Zo is er het bijscholingsaspect. Het spreekt voor zich dat de verantwoordelijke voor de distributie (VVD) en de effectieve leider (EL) door voortdurende bijscholing goed op de hoogte blijven van de vele wijzigingen en nieuwe evoluties, toch wat de productcategorieën betreft die effectief worden verkocht.

Het bestaande systeem met opleidingspunten zorgt daar nu al voor. Personen in contact met het publiek, PCP's genaamd, worden in het huidige kader vaak op kantoor bijgeschoold door de VVD of de EL en vallen dus buiten het formele puntensysteem. Dat systeem heeft al bewezen te werken. Eventuele fouten van PCP'ers vallen immers onder de verantwoordelijkheid van de VVD of de EL, waardoor de noodzaak tot bijscholing over het algemeen goed wordt aangevoeld.

Er heerst wat ongerustheid in de sector door de geruchten dat ook PCP'ers voortaan onder het puntensysteem zouden vallen. Dat zou een nieuwe financiële en nog maar eens een administratieve belasting zijn voor de tussenpersonen.

Wat de vergoedingen betreft, is de nieuwe richtlijn soepeler dan haar voorganger AssurMiFID. De IDD stelt dat voor verzekeringen met beleggingscomponent de vergoedingen de kwaliteit van de geleverde dienst niet negatief mogen beïnvloeden. Het klopt ook dat de tussenpersoon transparant moet zijn waar nuttig en nodig, maar dat anderzijds de administratieve overlast zoveel mogelijk beperkt dient te worden. De consument is immers gebaat bij een duidelijke productuitleg en het algemene kostenplaatje, maar niet noodzakelijk bij kennis over alle componenten daarvan.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Klopt het dat de bijscholingen alleen verplicht zullen zijn voor de categorie producten die het kantoor effectief verkoopt, dus algemene kennis gecombineerd met ofwel "niet-leven", ofwel "leven algemeen" of "leven met beleggingscomponent"?

Hoeveel uren per jaar en per categorie zal men moeten volgen? Zal inderdaad alleen de kantoorhouder als EL of VVD die opleiding buitenshuis volgen en wordt hij of zij verondersteld als werkgever de kennis aan de PCP door te geven volgens de behoeften van het kantoor?

Kunt u bevestigen dat, met betrekking tot de vergoedingen niet aan *gold-plating* gedaan zal worden? Kantoren moeten als tussenpersonen kwaliteit voorrang geven. Dat spreekt voor zich. De cliënt heeft recht op gedetailleerde informatie over de prijzen die de kwaliteit van de geleverde dienst niet negatief mag beïnvloeden. De klant wil het totaalplaatje kennen en heeft niet noodzakelijk behoefte aan een toelichting bij de componenten die de prijs bepalen. Bovendien rijst de vraag of de Belgische omzetting van de richtlijn AssurMiFID op dat vlak niet veel te ver is gegaan.

Wordt de van toepassing zijnde regelgeving over *inducements* voor de tak niet-leven herbekeken, gezien de enorme administratieve overlast?

Is er bij de omzetting nog in andere maatregelen voorzien die de administratieve overlast beperken? De huidige Belgische wetgeving gaat vandaag op veel punten verder dan wat de IDD vraagt.

Worden de huidige wettelijke verplichtingen teruggeschroefd naar wat de IDD vereist, aangezien in het regeerakkoord werd opgenomen dat er geen *gold-plating* zou plaatsvinden bij de omzetting van EU-richtlijnen?

In welke timing is voorzien voor de omzetting van de IDD? De kans is groot dat Europa beslist dat de regels pas vanaf 1 oktober 2018 vereist zullen zijn. Zal de regering daarmee rekening houden bij de omzetting?

Aan die vraag is ook mijn vraag over de IDD 2 gekoppeld. De IDD-richtlijn moet omgezet worden, maar ook uit de verzekeringssector komen nog heel wat zorgen naar voren. Er heeft al heel wat overleg plaatsgevonden en eerstdaags zou er duidelijkheid komen. Echter ontving noch het Parlement noch de sector daarover tot nu toe eenduidige communicatie.

De Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de KMO schrijft in zijn advies dat de Belgische wetgever is verdergegaan dan de Europese aanpak. De toepassing van de MiFID-regels boven op de regels van de IDD wordt een vorm van overreglementering genoemd. Er wordt geen rekening gehouden met de input uit de algemene bevraging van de FSMA. De administratieve lasten nemen buiten proportie toe. Bovendien worden niet alle kwalificerende opleidingen erkend. De meeste van die elementen had ik al aangehaald, maar er zijn er enkele nieuwe bij. Het advies van de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de KMO is ook een nieuw feit in dit dossier.

Mijnheer de minister, hoe beoordeelt u die situatie?

Wat zult u op korte – liefst zeer korte – termijn ondernemen om de verzekeringsagenten en verzekeringsmakelaars mee te krijgen in het verhaal?

10.02 Minister **Kris Peeters**: Mijnheer Klaps, u onderstreept terecht dat de IDD een groot belang hecht aan de beroepskennis van alle personen die instaan voor de distributie van verzekeringsproducten, van de effectief leider (EL), de verantwoordelijke voor de distributie (VVD) tot de personen in contact met het publiek (PCP). Zij moeten zich allen bijscholen. Deze bijscholing zal rekening houden, enerzijds, met het belang van de algemene kennis en de noodzaak de producten die men verkoopt ten volle te kennen, en anderzijds, met

de kosten- en tijdsinvestering.

Aan de wijze waarop de bijscholing moet gebeuren, zal niet worden geraakt. Ook hierover werd reeds met de belanghebbende beroepsverenigingen overlegd.

Wat de erkenning van de opleiding betreft, bepaalt de huidige wet dat de beroepskennis in principe moet worden bewezen door het slagen in een door de FSMA erkend examen. Houders van bepaalde diploma's zijn hiervan vrijgesteld, maar het systeem van erkende opleidingen zoals dat in de oorspronkelijke wet van 1995 bestond, werd reeds in de wet van 4 april 2014 afgeschaft.

Wat de *inducements* en het aspect van de kostentransparantie betreft, is ook de input van de sector mee in rekening genomen en zal ik een redelijk evenwicht voorstellen tussen de noodzaak van de consument om te kunnen vergelijken en de administratieve lasten voor de sector.

De richtlijn wordt zo getrouw mogelijk omgezet, uitgezonderd de regels in de wetgeving die wij nu reeds kennen en essentieel zijn voor de bescherming van de consument.

Het is inderdaad zo dat de IDD een minimale harmonisatie betreft, daar waar België voorstander was van een maximale harmonisatie.

Naast de publieke consultatie en de diverse adviezen heeft mijn kabinet inderdaad ook overleg gehad met een aantal stakeholders. Als gevolg van deze contacten worden momenteel nog een aantal wijzigingen aangebracht aan de tekst. Het is immers de bedoeling om de administratieve overlast tot het minimum te herleiden. Zo heeft bijvoorbeeld de digitalisatie van de inschrijving onze voorkeur.

Over het tijdstip van inwerkingtreding zijn op Europees vlak momenteel discussies aan de gang. Het is wachten op een definitief standpunt. In het voorstel dat nu bij de Raad voorligt is de inwerkingtreding gepland voor juli 2018.

10.03 Johan Klaps (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor het antwoord. Ik noteer dat er qua bijscholing niet veel wijzigt. Dit lijkt mij een goede zaak, want het systeem werkt.

Qua *inducement* zal ik uw teksten moeten afwachten om ze te kunnen beoordelen. Ik neem wel aan dat geen *gold-plating* ook inhoudt dat de *gold-plating* uit het verleden, als we die in het kader van deze richtlijn zouden kunnen terugschroeven, in dezelfde filosofie zou moeten worden meegenomen, zo niet blijkt dit andermaal een regel die wordt opgelegd.

Ik kijk uit naar uw teksten en zal niet nalaten ze kritisch te bekijken. Eventueel zal ik daarna mijn opmerkingen formuleren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- Mme Katrin Jadin au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la hausse du prix de la bière" (n° 21913)

- Mme Isabelle Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'abus de position dominante de AB InBev sur le marché belge" (n° 22357)

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Katrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de stijging van de bierprijs" (nr. 21913)

- mevrouw Isabelle Galant aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het misbruik van de dominante marktpositie van AB InBev in België" (nr. 22357)

Voorzitter: Johan Klaps.

Président: Johan Klaps.

11.01 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, la Commission européenne suspecte le brasseur

Anheuser-Busch InBev SA (AB InBev) d'avoir abusé de sa position dominante sur le marché belge. Elle aurait notamment empêché l'importation de ses bières Jupiler et Leffe en Belgique à partir des Pays-Bas et de la France. Dans ces deux derniers États, les produits sont généralement moins chers en raison d'une concurrence plus importante sur leurs marchés. Les consommateurs belges ont sans doute dû payer plus cher pour acheter leurs bières favorites.

Les pratiques de l'entreprise brassicole AB InBev contreviendraient aux fondements de l'Union européenne, car elles auraient privé les consommateurs des avantages du marché unique, à savoir un choix plus large et des prix moins élevés.

D'après la Commission, AB InBev a notamment changé l'emballage de ses produits aux Pays-Bas et en France pour les rendre plus difficiles à vendre en Belgique. Il aurait retiré le texte français de ses canettes outre-Moerdijk et le texte néerlandais de celles dans l'Hexagone, pour empêcher leur vente dans les régions francophone et néerlandophone de Belgique.

Monsieur le ministre, avez-vous pris connaissance de ce dossier? Pensez-vous que la réaction de la Commission européenne soit justifiée et qu'elle mérite d'être poursuivie? Avez-vous eu des contacts formels avec la Commission en la matière? Que vous a-t-elle communiqué? Soutenez-vous cette procédure? Quels risques ou sanctions l'entreprise peut-elle craindre si cette procédure se termine? Votre administration a-t-elle reçu des plaintes de consommateurs belges quant aux agissements déloyaux et abusifs de cette entreprise? À combien estimez-vous le préjudice causé par l'entreprise AB InBev à l'encontre du marché belge de la bière et des consommateurs belges?

11.02 Katrin Jadin (MR): Monsieur le vice-premier ministre, selon les chiffres relayés par plusieurs médias, le prix de la bière a augmenté de 23,5 %, soit une augmentation bien plus importante que chez nos voisins. Or, les groupes AB Inbev, Maes et Duvel alimentent près de 70 % du marché et le chiffre d'affaires du secteur a crû de 26,8 % ces cinq dernières années.

En écartant les augmentations d'accises, beaucoup de cafetiers s'interrogent ainsi quant aux autres raisons de cette augmentation du coût de la bière. Selon le principe de l'offre et de la demande et sachant que la consommation de bière a chuté de 8,9 % au profit du vin, cette hausse de prix paraît paradoxale. D'autant plus que 66 % de la production belge sont consacrés à l'exportation et représentent des gains importants pour les entreprises du secteur.

Monsieur le ministre, quelles sont les raisons de cette augmentation du prix de la bière? Combien rapporte l'exportation de notre bière belge? Dans quels pays ce secteur exporte-t-il le plus?

11.03 Kris Peeters, ministre: Chères collègues, le 13 décembre dernier, j'ai rencontré les cadres supérieurs belges de AB InBev. Je leur ai demandé des explications sur cette hausse des prix annoncée une semaine après les informations antérieures de la Commission européenne concernant l'enquête sur AB InBev pour abus potentiel de position dominante. L'ajustement des prix est une décision qui a déjà été prise plus de trois mois avant et qui a ensuite été communiquée aux clients, conformément aux conditions contractuelles, bien avant la communication de la Commission européenne. AB InBev justifie l'ajustement de 0,015 euro par bière par une hausse des frais, entre autres des matières premières tant pour l'emballage que pour les ingrédients. Dans les pays voisins, il a également été procédé à des ajustements similaires des prix.

Lors de la concertation, AB InBev a réaffirmé l'importance de la Belgique pour l'entreprise. Les racines de l'entreprise se situent à Louvain et les marques belges sont des icônes du groupe au niveau national et international. L'image du secteur belge de la bière est ainsi internationalement portée par le groupe. Son siège principal, qui abrite également le Centre d'innovation mondiale, ainsi que le quartier général de la zone sont et restent établis à Louvain. De surcroît, AB InBev continue à augmenter la capacité de ses brasseries à Louvain, à Jupille et à Hoegaarden. Au cours des deux dernières années, 155 millions d'euros ont été investis. Ceux-ci s'accompagnent de plus de cent recrutements supplémentaires en 2019 dans les unités de production et au quartier général à Louvain.

Les exportations de bière s'élevaient à plus d'un milliard d'euros en 2015 soit une hausse de 62,4 % par rapport à 2010. Les principaux pays de destination de ces exportations sont la France (27,8 %), les États-Unis (20,4 %), les Pays-Bas (15,4 %) et l'Allemagne (6 %).

En effet, j'ai pris connaissance du fait que la Commission européenne a, de sa propre initiative, ouvert une enquête pour évaluer si AB InBev a abusé de sa position dominante sur le marché belge en empêchant l'importation de ses bières à partir de la France et des Pays-Bas.

Il n'appartient pas au gouvernement belge d'interférer dans l'enquête de la Commission qui agit en tant qu'autorité de concurrence indépendante. Je ne dispose donc pas d'autres informations que celles qui ont été rendues publiques par la Commission.

De manière générale, la Commission ne communique pas d'informations au sujet de ses enquêtes que ce soit sur la durée, la teneur ou les moyens mis en œuvre sous peine de prendre le risque que cette communication nuise au bon déroulement de l'enquête elle-même.

Si AB Inbev est reconnu coupable de pratiques portant atteinte à la concurrence, la Commission peut imposer une amende pouvant atteindre 10 % de son chiffre d'affaires total. Pour déterminer le montant de l'amende éventuelle, il y a lieu de prendre en considération, outre la gravité de l'infraction, la durée de celle-ci. En fonction des résultats de son enquête et de l'étendue de l'infraction potentielle, la Commission évaluera le préjudice causé par AB Inbev et déterminera l'amende éventuelle en tenant compte de celui-ci.

En Belgique, les données du SPF Économie ne montrent aucune plainte de consommateurs contre d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles ou déloyales.

11.04 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

11.05 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, vous avez été parfaitement clair quant à la marge de manœuvre de notre gouvernement dans ce procédé. Reste à espérer que le travail de la Commission européenne sera diligent et prudent et permettra de trouver l'équilibre face à ce qui, pour un simple consommateur de bière, peut s'avérer désolant.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 22285, 22307, 22579 en 22584 van mevrouw Jadin worden omgezet in schriftelijke vragen.

12 Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het aanrekenen van huurgelden voor verouderde vaste telefoontoestellen door Proximus" (nr. 21952)

12 Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la facturation par Proximus de frais de location pour les téléphones fixes vétustes" (n° 21952)

12.01 Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de minister, naar aanleiding van uw antwoorden op een vraag over Proximus tijdens een plenaire vergadering heb ik nog een aantal bijkomende vragen. Ik heb daarover ondertussen niets meer gevonden in de pers, maar ik hoop dat de vragen nog altijd actueel zullen zijn.

Op 9 november 2017 hebt u gezegd dat de minderheid waarover oorspronkelijk werd gecommuniceerd in werkelijkheid een groot aantal is, ongeveer 150 000 klanten. Die mensen huren nog steeds een vast telefoontoestel. De meeste contracten werden opgestart na de afschaffing van de huurverplichting in 1987. Vaak is het toestel dus al lang afbetaald, maar Proximus laat dat niet weten aan de klant en gaat ervan uit dat de consumenten weten dat zij dat huurgeld niet meer verplicht moeten betalen en dat zij er zelf verantwoordelijk voor zijn te weten wanneer de huur effectief is afbetaald.

Volgens Test-Aankoop zou in sommige gevallen zelfs dertig jaar huur gevraagd worden voor een simpel telefoontoestel. Uit getuigenissen blijkt dat de huurprijzen tussen 3 en 5 euro liggen. Op jaarbasis verdient Proximus dus 5 tot 9 miljoen euro, louter op die huurprijzen. Proximus is een overheidsbedrijf. Ik vind het een heel rare situatie. Meestal zijn de huurders oudere mensen of kwetsbare consumenten, die hun Proximusfactuur niet of onvoldoende begrijpen.

In de plenaire vergadering deelde u mee dat u een brief had gestuurd naar Proximus voor tekst en uitleg. Op twee vragen kreeg u blijkbaar al een antwoord, namelijk op de vragen over hoeveel klanten het ging en hoe

men het zou oplossen. Twee vragen werden niet beantwoord: hoe verliep de communicatie en hoe wordt het aangerekend?

Ik heb daarover de volgende vragen.

Heeft Proximus ondertussen een oplossing gevonden voor die toch wel heel consumentonvriendelijke aanpak?

Kreeg u een antwoord op uw vraag hoe de communicatie naar de klanten verliep? Kreeg u een antwoord op uw vraag hoe het zou worden aangerekend?

12.02 Minister **Kris Peeters**: Als er wat tijd verloopt tussen een vraag en een antwoord, dan zijn we soms al wat verder. Proximus heeft inderdaad het initiatief genomen om een einde te maken aan die praktijk. In de loop van de maand december werden de abonnees die een vast telefoontoestel huurden aangeschreven door Proximus. Zij kregen de mogelijkheid om een einde te maken aan de huur. Ze konden het toestel ook behouden. In het verleden werd niet specifiek naar abonnees gecommuniceerd met betrekking tot de huur van toestellen. De huur werd periodiek aangerekend op de factuur.

Het maandbedrag kon licht verschillen, afhankelijk van het type toestel. De bedragen lagen in de grootteorde die u hebt geciteerd.

Proximus heeft ook beslist om vanaf dit jaar geen nieuwe huurabonnementen meer aan te bieden.

12.03 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, dat was een kort maar goed en duidelijk antwoord. Dank u wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de gedupeerde consument bij het faillissement van Air Berlin" (nr. 21953)**

13 **Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le consommateur dupé à la suite de la faillite d'Air Berlin" (n° 21953)**

13.01 **Maya Detiège** (sp.a): De volgende kwestie toont nogmaals het nut aan van een centraal aanspreekpunt. Na het faillissement van Air Berlin werden een groot aantal bestelde tickets niet terugbetaald. Er waren minstens honderdduizend gedupeerden. Er werd evenmin in een alternatieve vlucht voorzien. Het is alweer een mooi voorbeeld van wat er allemaal fout loopt op luchthavens. Ondertussen heb ik alvast een antwoord gekregen op mijn vraag. Ik zal het hier dus bij laten.

13.02 Minister **Kris Peeters**: Ik kan u misschien verrassen. *Wait and see.*

Ik heb navraag gedaan bij het Europees Centrum voor de Consument. Daar heb ik vernomen dat er gelukkig slechts heel weinig vragen tot tussenkomst zijn geweest met betrekking tot Air Berlin, om precies te zijn 24.

Er moet een onderscheid gemaakt worden naargelang de reiziger enkel een vlucht heeft geboekt bij een luchtvaartmaatschappij of de vlucht deel uitmaakt van een pakketreis. In het laatste geval is de reisorganisator verplicht de reiziger een alternatief te bieden. Conform de reiscontractenwet is hij immers aansprakelijk voor de goede uitvoering van het contract tot reisorganisatie.

De reiziger die, voordat Air Berlin de vereffening heeft aangevraagd, enkel een vlucht heeft geboekt, zit niet in dezelfde situatie. Hij wordt een schuldeiser bij het faillissement en zal zich dus tot de curator moeten richten. Het is trouwens de Duitse faillissementswetgeving, die hier van toepassing is.

We hebben hier te maken met een heel specifieke omstandigheid, namelijk het faillissement van een buitenlandse onderneming. Ik denk niet dat in dezen een specifieke ombudsdienst een oplossing zou kunnen bieden.

Het ECC België verstrekt trouwens heel nuttige en praktische informatie naar aanleiding van het faillissement. Ik nodig u dan ook uit een kijkje te nemen op de website www.eccbelgie.be.

De **voorzitter**: Mevrouw Detiège, heeft de minister u verrast?

13.03 Maya Detiège (sp.a): Ja, toch wel, want ik had nog nooit van de website gehoord. Ik ben ook verrast door het aantal klachten: 24 is toch wel heel weinig. Dan vraag ik me af waarom. Is dat omdat de reizigers de weg niet kennen? Dat is wat ik denk. De zaken die u aanhaalde, lijken me voor veel consumenten nogal ingewikkeld. Er zijn meer en meer communicatiekanalen. Daarom lijkt het me handig om een en ander te centraliseren.

U zegt dat het ging om een Duits faillissement, waarop de Duitse wetgeving van toepassing is. Dan lijkt het me logisch dat België wat moeite doet om de betrokkenen beter te informeren, opdat ze er kennis van kunnen nemen hoe de wetgeving daar in elkaar zit. Ik denk dat de gemiddelde Belg niet weet wat de wetgeving over faillissementen in Duitsland inhoudt.

Het is opnieuw een mooi voorbeeld van het nut van een centraal aanspreekpunt.

13.04 Minister **Kris Peeters**: U zult aangenaam verrast zijn, als u die website bezoekt. Onder "Tips voor invullen van het formulier" vindt u alle stappen die ondernomen moeten worden voor een claim zeer eenvoudig uitgelegd.

Mochten de mensen die website niet kennen, dan ga ik ervan uit dat het meldpunt ze onmiddellijk op die website wijst.

Wij houden de kwestie in de gaten. Voorlopig gaat het om een klein aantal. Misschien hebt u gelijk en is dat omdat zij de weg niet kennen. Op die website is echter eenvoudig toegelicht hoe men voort moet werken.

13.05 **Maya Detiège** (sp.a): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik blijf erbij, heel wat mensen lopen verloren als het over hun rechten en plichten ter zake gaat.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

14 **Question de M. Michel de Lamotte au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les nombreuses infractions commises par les exploitants de magasins de nuit à la loi du 10 novembre 2006" (n° 21980)**

14 **Vraag van de heer Michel de Lamotte aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de talrijke inbreuken op de wet van 10 november 2006 door uitbaters van nachtwinkels" (nr. 21980)**

14.01 **Michel de Lamotte** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le sujet du non-respect par les exploitants de magasins de nuit des réglementations relatives aux jours et aux heures de fermeture ainsi qu'à l'affichage des prix revient fréquemment dans l'actualité et démontre, à mon sens, l'inefficacité des mesures mises en place pour faire appliquer le cadre légal leur étant relatif.

Le fait que cette situation perdure est préjudiciable aux petits commerçants plus scrupuleux qui, de par une forme de défaillance de l'État, se voient pénalisés par leur respect de la loi. Sans parler des troubles de voisinage que peut susciter le non-respect des heures de fermeture.

Vous disiez vouloir, déjà en avril dernier, que l'Inspection économique effectue davantage de contrôles et demandiez aux parquets de poursuivre les commerçants responsables d'infractions. Vous aviez également demandé, à l'époque, à l'Inspection économique de mener une enquête concernant ces infractions.

Aujourd'hui, la stagnation de cette situation suscite en moi quelques interrogations.

Monsieur le ministre, l'Inspection économique est-elle correctement armée pour mener suffisamment de contrôles et faire respecter la loi? En cas de réponse négative, à combien évaluez-vous les moyens nécessaires pour combler cette lacune?

Les sanctions sont-elles suffisamment dissuasives?

Avez-vous déjà les résultats de l'enquête que vous annonciez en avril dernier? Le cas échéant, quels sont-ils? Sinon, quand les aurez-vous?

Les communes, en tant que pouvoir de proximité, sont les plus à même d'identifier et de solutionner ce genre de problématique. L'Inspection économique collabore-t-elle suffisamment avec ces dernières? De plus, si les communes sont en mesure de faire fermer un night-shop qui troublerait l'ordre public, la sanction serait souvent considérée comme disproportionnée pour des cas de non-respect des heures de fermeture. Serait-il alors envisageable de revoir le plafond des sanctions administratives pour ce type d'infraction afin de les rendre plus dissuasives?

14.02 Kris Peeters, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en avril 2017, comme suite aux résultats d'une nouvelle enquête générale, j'ai en effet chargé l'Inspection économique d'un suivi strict de la problématique. Depuis cette date, tous les signalements relatifs aux magasins de nuit et à la loi relative aux heures d'ouverture sont suivis ponctuellement. Depuis lors, 132 signalements ont été introduits et ont donné lieu à 119 enquêtes. Je ne peux encore vous en communiquer les résultats définitifs car certaines n'ont pas encore été définitivement clôturées. Pour l'instant, 5 procès-verbaux d'avertissement et 49 pro justitia ont été rédigés.

En cas d'infraction, le commerçant risque une peine d'emprisonnement de 1 mois à 1 an et une amende de 2 000 à 80 000 euros. Le tribunal peut également ordonner la fermeture de l'établissement.

Je laisse la question de savoir si les sanctions prévues par la loi sont suffisamment dissuasives à l'appréciation de mon collègue, le ministre des Classes moyennes, dont cette réglementation relève de la compétence.

Des contacts ont lieu régulièrement entre les communes et l'Inspection économique au sujet des heures d'ouverture des magasins de nuit. Cela se fait d'ailleurs souvent à l'initiative des communes elles-mêmes.

Je ne me prononcerai pas sur l'exercice des compétences par les communes pour établir des sanctions administratives communales dans le cadre de l'ordre public.

14.03 Michel de Lamotte (cdH): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse. Je suis tout de même impressionné par les chiffres. Vous avez évoqué 119 enquêtes et 49 pro justitia, ce qui fait quand même 40 % de personnes qui ne sont pas en ordre, ou pas en règle. Plus 5 procès-verbaux!

Je pense donc qu'il faudrait vraiment se pencher sur la question des sanctions administratives avec votre collègue des Classes moyennes et voir la manière dont les communes pourraient effectivement valoriser des sanctions administratives pour régler ces problèmes qui desservent le commerçant correct et respectueux de la règle. Sans oublier les troubles de voisinage que produit parfois ce type de fonctionnement et qui ne m'apparaît pas régulier par rapport aux autres. Je poursuivrai donc avec une question à votre collègue M. Ducarme.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 22008 van mevrouw Goedele Uyttersprot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 Question de M. Paul-Olivier Delannois au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le harcèlement téléphonique commis par certaines entreprises étrangères" (n° 22009)

15 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "ongewenste telefoontjes van bepaalde buitenlandse bedrijven" (nr. 22009)

15.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous interpelle régulièrement sur un sujet qui touche de très nombreux citoyens: le harcèlement téléphonique de certaines firmes commerciales.

Des initiatives ont été mises en place en Belgique pour tenter de lutter contre ce phénomène grandissant.

Premièrement, il y a la liste "Ne m'appellez plus!" qui permet aux citoyens qui s'y sont inscrits de ne plus être contactés par ces entreprises. Malheureusement, il y a des failles. En effet, les entreprises étrangères ne sont pas soumises à ces dispositions et continuent à harceler les citoyens en toute impunité.

Deuxièmement, il existe la possibilité pour les citoyens ayant été harcelés par des entreprises de déposer une plainte au sein du point de contact du SPF Économie. Là encore, il y a des limites territoriales. Les plaintes reçues pour des appels venant de l'étranger posent problème et il n'est pas possible pour l'Inspection économique d'agir.

Dans un monde globalisé où les échanges commerciaux et la communication dépassent les frontières, il faut absolument concevoir la protection des consommateurs à l'échelle européenne voire mondiale.

Monsieur le ministre, dans le cas d'une plainte reçue pour un appel venant d'une entreprise étrangère située en Europe, le SPF Économie invite la personne à se diriger vers le Centre Européen des Consommateurs (CEC). J'y ai fait un tour et la démarche à effectuer pour porter plainte n'est pas simple. Aussi, pourquoi ne pas être plus proactif en faisant en sorte que le SPF Économie transfère directement les plaintes de ce type au CEC?

Enfin, mon souhait est qu'à terme, les citoyens qui le désirent puissent ne plus recevoir d'appels des entreprises belges et étrangères. Aussi, j'aimerais avoir votre avis concernant la mise en place d'une *blacklist*, telle que la liste "Ne m'appellez plus!", à une plus large échelle et pourquoi pas européenne. Seriez-vous favorable à ce dispositif? Estimez-vous qu'il faille aller plus loin dans la lutte contre le harcèlement téléphonique?

15.02 Kris Peeters, ministre: Monsieur le président, monsieur Delannois, je veux tout d'abord donner des détails sur le point de contact. Si un signalement concerne seulement le fait qu'une personne est appelée pour des raisons commerciales de l'étranger vers un numéro d'appel, malgré le fait que l'appelé se soit enregistré dans la liste "Ne m'appellez plus!", l'Inspection économique ne renverra pas la personne concernée au Centre Européen des Consommateurs. Ce n'est que lorsque le consommateur peut avoir un intérêt direct qu'une telle orientation aura lieu.

Je suis favorable aux mesures protégeant le consommateur contre le télémarketing ennuyeux. Le traitement des plaintes concernant les appels non sollicités et la liste "Ne m'appellez plus!" restent une priorité pour l'Inspection économique. Il existe une protection européenne via la directive relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs qui interdit le harcèlement téléphonique.

Cette directive relève du champ d'application du règlement CPC 2006/2004 visant à régler la coopération européenne pour les matières couvertes par les directives de protection du consommateur. Les autorités européennes sont donc amenées à collaborer. Une autorité de contrôle d'un État membre peut demander l'assistance d'un autre État membre dans le cadre d'un dossier concernant des sollicitations répétées et non souhaitées par téléphone. Si une initiative vient de l'Union européenne qui vise à mieux protéger le consommateur, par exemple par le biais d'une liste commune, je la soutiendrai certainement.

Finalement, je voudrais souligner que les opérateurs étrangers sont souvent actifs dans un pays en dehors de l'Union européenne.

15.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Je vous remercie de votre réponse même si je pense qu'il faudrait être un peu plus proactif. Vous dites que les appels émanent essentiellement de pays hors Union européenne et moi, je peux vous garantir, - pour habiter la frontière - que la problématique existe quand même de façon très importante au niveau de l'arrondissement de Tournai-Ath-Mouscron.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

16 Question de Mme Fabienne Winckel au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le coût des assurances solde restant dû" (n° 19253)

16 **Vraag van mevrouw Fabienne Winckel aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de kostprijs van de schuldsaldoverzekeringen" (nr. 19253)**

16.01 Fabienne Winckel (PS): Monsieur le ministre, la FSMA a récemment réalisé une étude sur le coût des assurances solde restant dû. Il apparaît que les assureurs, au cours de la période 2011-2015, n'ont versé une indemnisation que dans 0,24 % des contrats en cours. Je cite l'enquête: "Durant cette période, les entreprises faisant l'objet de l'enquête ont chaque année en moyenne encaissé environ 65 millions d'euros de primes."

La FSMA affirme que 12 % de ce montant sert au versement d'indemnisations. Le paiement des frais et des commissions occupe 53 % du montant. Le solde de 35 % constitue un bénéfice pour l'entreprise d'assurances, abstraction faite des éventuelles primes limitées qu'elle devait payer à un réassureur.

Ces chiffres sont encore plus interpellants si on les croise à d'autres données qui concernent l'accès aux prêts hypothécaires pour certaines catégories de population. De manière générale, il apparaît qu'un cas de discrimination sur trois concerne l'accès à des biens et services, principalement dans le domaine de l'assurance. Lorsqu'un prêt est octroyé à des personnes séropositives, les banques augmenteraient la prime de 100 à 400 % et ce, même pour les personnes sous traitement antirétroviral.

En début de législature, le groupe PS avait pourtant introduit une proposition de loi contenant des dispositions diverses en matière de crédit hypothécaire. Malheureusement, celle-ci a été recalée par la majorité en 2016. La proposition visait l'encadrement des contrats annexes à l'emprunt hypothécaire en obligeant le prêteur à communiquer le taux annuel effectif global. Ainsi, il aurait été plus facile de comparer ces éléments avant tout engagement. Elle interdisait également au prêteur d'augmenter le taux d'intérêt du crédit hypothécaire en cas de résiliation anticipée des contrats annexes. Plus fondamentalement, il m'apparaît que le marché des assurances solde restant dû devrait être mieux encadré.

Monsieur le ministre, comment réagissez-vous à l'étude de la FSMA? Actuellement, les surplus servent à dégager des dividendes. À mon sens, ils pourraient être mieux utilisés, à la fois pour réduire les prix des assurances solde restant dû pour tous mais également pour permettre aux personnes porteuses de maladies à risques d'accéder plus facilement à la propriété. Quelles mesures comptez-vous prendre pour faire évoluer le système actuellement en place?

16.02 Kris Peeters, ministre: Madame Winckel, en tant que ministre de l'Économie et de la Protection de consommateurs, j'ai exprimé mon soutien à l'initiative de la FSMA d'entamer une enquête sur les assurances solde restant dû associées aux crédits à la consommation.

L'étude de la FSMA concerne l'assurance solde restant dû pour les crédits à la consommation et pas pour les crédits hypothécaires. Dans le cadre de son enquête, la FSMA examine non seulement la clarté des conditions générales et la transparence de la structure des frais mais s'assure également de la qualité et de la transparence des publicités. Les premiers constats de l'enquête publiée par la FSMA sont interpellants: ces produits sont chers pour la couverture offerte. Il est donc utile de conseiller aux personnes contractant un crédit à la consommation de se poser la question de savoir si elles ont réellement besoin d'une telle assurance solde restant dû.

Par ailleurs, la structure des frais fait rarement l'objet d'une communication claire. Les rémunérations élevées pourraient amener les vendeurs de ces assurances qui, dans bon nombre de cas, agissent également comme vendeurs du crédit à la consommation, à ne pas suffisamment placer l'intérêt des clients au centre des préoccupations. L'obligation de chercher le produit qui convient le mieux au client sera encore davantage encadrée légalement avec la transposition de la directive IDD cette année.

Grâce à la directive, les preneurs d'assurance seront mieux protégés, les clients mieux informés et les règles de conduite améliorées selon leur application pour les distributeurs d'assurance. De plus, la directive vise à donner la même protection aux consommateurs, quel que soit le canal de distribution, comme le courtier, l'agent, l'entreprise d'assurances, l'agent de voyage ou le supermarché. Elle souligne également l'importance de l'offre d'un produit d'assurance qui répond aux besoins et aux exigences du consommateur. L'assureur ou l'intermédiaire d'assurance doit promouvoir un produit qui correspond au profil spécifique du consommateur.

La rémunération que l'assureur ou l'intermédiaire d'assurances perçoit ne peut jouer aucun rôle dans la sélection des produits.

Enfin, sur base de l'information à ma disposition, je vous informe que la FSMA finalise actuellement son enquête. Il me semble approprié d'attendre quelque temps après l'entrée en vigueur de la loi de transposition de la directive IDD pour examiner s'il est nécessaire d'imposer des mesures supplémentaires.

16.03 Fabienne Winckel (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. J'entends bien que nous partageons les mêmes inquiétudes. Vous estimez comme nous que le constat réalisé par la FSMA est interpellant. Vous parlez de cette directive. Sa transposition a-t-elle déjà été réalisée ou va-t-elle seulement l'être? Dans le second cas de figure, vous pouvez nous préciser le timing?

16.04 Kris Peeters, ministre: Avant l'été.

16.05 Fabienne Winckel (PS): Il est vraiment important de pouvoir agir. Quand on voit les chiffres, il y a vraiment un vide. Il faut, comme vous l'avez dit, agir tant sur l'information que sur un meilleur encadrement de ces assurances solde restant dû. Il ne faut pas seulement cadrer, mais aussi informer les consommateurs et voir avec eux s'il est vraiment nécessaire de contracter ce type d'assurance.

Je partage votre avis quant à la nécessité d'attendre les conclusions de l'enquête de la FSMA et de voir ce que donnera la transposition de cette directive.

Je me permettrai de revenir sur le sujet.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

17 Questions jointes de

- Mme Caroline Cassart-Mailleux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'augmentation démesurée des prix dans le secteur funéraire" (n° 22019)

- Mme Fabienne Winckel au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "une meilleure transparence du secteur funéraire" (n° 23404)

17 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de buitensporige stijging van de prijzen in de uitvaartsector" (nr. 22019)

- mevrouw Fabienne Winckel aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "een grotere transparantie in de uitvaartsector" (nr. 23404)

17.01 Fabienne Winckel (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en juillet dernier, je vous interrogeais sur l'augmentation des prix pratiqués par les pompes funèbres. En effet, apparemment, ces prix ont augmenté de près de 35 % en dix ans. De plus, deux tiers des entreprises n'étaient pas en ordre avec les réglementations en vigueur, un constat issu des résultats des contrôles effectués par le SPF Économie.

À la suite de ces contrôles, vous aviez eu une concertation avec des représentants du secteur funéraire. Vous m'informiez alors être en attente de ses propositions en vue d'une meilleure transparence de l'offre en vente et de l'indication des prix et en vue d'un bon de commande qui soit clair. En plus, vous aviez également demandé qu'il vous fournisse une explication de l'évolution des prix au cours des dernières années.

Monsieur le ministre, six mois plus tard, avez-vous eu un retour à vos diverses demandes? Le secteur vous a-t-il transmis ses propositions ainsi que ses explications? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous en faire part? Dans la négative, lui avez-vous fixé une nouvelle échéance? Laquelle?

De voorzitter: De samengevoegde vraag nr. 22019 van collega Cassart-Mailleux vervalt, aangezien zij niet aanwezig is.

17.02 Kris Peeters, ministre: Monsieur le président, madame Winckel, j'ai en effet demandé au secteur des explications sur la hausse des prix qui y sont pratiqués – laquelle est nettement supérieure à l'inflation. Les organisations professionnelles ont également interrogé les entrepreneurs de pompes funèbres au sujet de cette augmentation significative de 16 %.

Les chiffres obtenus les ont incitées à conclure que plusieurs facteurs expliquent une telle hausse. Tout d'abord, le nombre de crémations croît. De leur côté, les services religieux enregistrent une baisse. Le nombre de morgues diminue également. Par conséquent, les entreprises de pompes funèbres investissent dans des salons funéraires. En outre, la fourniture de services est de plus en plus intégrée.

J'avais également demandé au SPF Économie d'examiner de plus près cette évolution tarifaire des funérailles. L'étude commandée fait apparaître qu'elle est comparable à celle à laquelle on assiste en France et aux Pays-Bas, tout en étant plus élevée que celle qui est observée en Allemagne. Par ailleurs, il importe de noter que les marges de ce secteur sont restées stables entre 2007 et 2015.

Voici deux semaines, mon cabinet a reçu une proposition du secteur, relative à une indication tarifaire plus claire. Elle sera discutée plus en détail avec ses représentants à brève échéance.

Plusieurs labels sont déjà appliqués. Cependant, l'un des problèmes est que les consommateurs n'en comprennent pas toujours correctement la portée. Les entreprises auxquelles un label est accordé devraient évidemment en respecter les conditions, mais je ne suis pas convaincu que cela soit toujours le cas ou que l'instance qui les octroie assure des contrôles suffisants.

Ainsi, un faux sentiment de protection peut être créé chez le consommateur.

Je discuterai de tout cela de façon plus détaillée avec les représentants du secteur en espérant des résultats pour les consommateurs.

17.03 Fabienne Winckel (PS): Monsieur le ministre, merci. J'entends bien les facteurs avancés pour expliquer cette hausse de prix. Comme vous l'avez dit, en Belgique, les prix sont supérieurs à ceux pratiqués en Allemagne. Tout ne justifie donc pas cette hausse de prix, qui est quand même importante.

Vous n'avez pas expliqué les propositions mises sur la table par le secteur. Il serait judicieux que je revienne sur le sujet une fois que vous aurez pu en débattre. Toujours est-il qu'agir sur une meilleure information des clients – nous sommes tous susceptibles de le devenir – et sur une meilleure transparence des prix pratiqués serait intéressant.

Je me permettrai donc de revenir sur le sujet quand vous aurez eu votre discussion avec les représentants du secteur. Cela se fera bien à court terme?

17.04 Kris Peeters, ministre: Avant l'été.

17.05 Fabienne Winckel (PS): Merci.

De **voorzitter**: Een zomer om naar uit te kijken, collega Winckel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Collega Crusnière is in huis, maar hij neemt zijn telefoon niet op. Misschien kan de PS-fractie nog eens proberen hem te contacteren. Wij zullen zijn vraag nr. 22077 even opzijshuiven. Als hij straks nog komt, kan hij zijn vraag nog stellen.

18 Questions jointes de

- **M. Gautier Calomne au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'instauration d'une autorisation médicale pour l'usage des bancs solaires" (n° 22104)**

- **Mme Karin Jiroflée au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les bancs solaires" (n° 22171)**

18 Samengevoegde vragen van

- de heer **Gautier Calomne** aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de invoering van een medische goedkeuring voor het gebruik van zonnebanken" (nr. 22104)

- mevrouw **Karin Jiroflée** aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de zonnebanken" (nr. 22171)

18.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, à l'occasion d'une récente communication aux médias, vous avez annoncé votre souhait d'instaurer une autorisation médicale préalable à l'utilisation des bancs solaires. Concrètement, il s'agirait, d'une part, de renforcer la prise de conscience des citoyens concernant le danger réel qu'ils encourent pour leur santé et, d'autre part, de permettre aux médecins de conseiller les personnes en regard de leur situation personnelle, et en particulier du type de peau. Ce nouveau cadre d'accès aux établissements devrait être mis en place à l'horizon 2019.

Vu l'évolution importante de ce dossier et votre engagement répété à agir dans cette matière, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Pouvez-vous nous préciser le projet qui a été rapporté dans les médias? Concrètement, quels sont les contours et la portée de cette autorisation médicale que vous envisagez? Quel est l'état des concertations qui sont ou seront menées dans ce dossier avec la représentation du secteur des bancs solaires et les médecins? Quelles sont les mesures déjà prévues pour surveiller le contrôle du respect de ce cadre en projet, ainsi que les éventuelles sanctions y afférentes? Et enfin, quel est le calendrier prévu pour ce chantier? Pouvez-vous confirmer l'objectif de 2019 tel qu'il a été annoncé?

18.02 **Kris Peeters**, ministre: Monsieur le président, monsieur Calomne, l'arrêté royal du 24 septembre 2017 a été publié au *Moniteur belge* du 2 octobre 2017. Il rend plus strictes les conditions d'exploitation d'un centre de bronzage et prévoit que le consommateur devra soumettre au centre une attestation médicale déterminant son type de peau.

Une exception à cette règle est autorisée lorsque le centre solaire dispose d'un appareil pour déterminer la sensibilité de la peau, et pour autant que le consommateur soit obligé de faire déterminer celle-ci chaque fois qu'il veut utiliser un banc solaire.

De vaststellingen van de Economische Inspectie gaven aan dat de huidige regels over de huidtypebepaling massaal werden overtreden door de zonnecentra. Daaraan moest iets worden gedaan. Het medisch attest is geen attest voor een veilig gebruik. Het gaat om een document dat objectief het huidtype van een consument bepaalt. Ik ga ervan uit dat de arts aan wie wordt gevraagd het huidtype te bepalen, zijn patiënt zeker zal wijzen op de risico's die het gebruik van zonnebanken meebrengt.

Aucune concertation avec le corps médical n'a encore eu lieu au sujet de cette nouvelle obligation. J'ai contacté la ministre de la Santé publique à plusieurs reprises et j'attends sa réponse.

Les contrôles de l'Inspection économique ont été renforcés. Des sanctions plus sévères ont été prises. Cette politique sera poursuivie.

L'arrêté cité entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2019. Il me reste quelques mois pour trouver des solutions et organiser le tout.

18.03 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour les éléments communiqués. Le sujet est sensible et je sais que vous y êtes particulièrement attentif. Nous vous accordons tout notre soutien pour continuer dans cette voie.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

19 **Question de Mme Isabelle Galant** au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la participation actionnariale de Clayton, Dubilier & Rice dans Belron" (n° 22133)

19 **Vraag van mevrouw Isabelle Galant** aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de deelneming van Clayton, Dubilier & Rice in Belron" (nr. 22133)

19.01 **Isabelle Galant** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la société d'investissement

internationale américaine privée Clayton, Dubilier & Rice a entamé des négociations exclusives avec la société D'leteren afin d'acquérir une participation de 40 % du capital dans leur filiale, le groupe Belron.

Le groupe Belron est un des leaders mondiaux de la réparation et du remplacement de vitrages de véhicules. Il prend en charge plus de 15 millions de clients par an dans 33 pays, via plus de dix marques principales, dont Carglass.

D'leteren, qui en est depuis 1999 l'actionnaire majoritaire, resterait majoritaire à hauteur de 60 % du groupe Belron. L'opération valoriserait ce dernier à 3 milliards d'euros. En 2016, son chiffre d'affaires était de 3,3 milliards d'euros. Il emploie au moins 25 000 personnes.

Monsieur le ministre, croyez-vous que cette participation actionnariale de la société américaine soit une bonne opportunité pour l'entreprise belge multinationale D'leteren? Ne craignez-vous pas que cette société américaine puisse ultérieurement devenir actionnaire majoritaire au désavantage de D'leteren? Pour quelle raison la société D'leteren a-t-elle recherché un actionnaire minoritaire pour le groupe Belron?

Combien de travailleurs belges le groupe Belron emploie-t-il sur notre territoire au travers de ses différentes filiales? Pensez-vous que l'introduction du capital américain dans le groupe Belron soit dans l'intérêt de ces travailleurs et de la pérennité de leur emploi sur le sol belge? Estimez-vous que cela va favoriser l'économie belge et la création d'emplois dans notre pays?

19.02 Kris Peeters, ministre: Mijnheer de voorzitter, collega's, madame Galant, en effet, depuis le 28 novembre, la société D'leteren et la société d'investissement internationale américaine privée Clayton, Dubilier & Rice ont signé un accord définitif concernant le partenariat dans le groupe Belron, maison mère de Carglass, filiale de D'leteren et leader mondial du marché de la réparation et du remplacement de vitrage automobile. Cet accord pourrait permettre à D'leteren de bénéficier des gains de synergie et de pénétrer de nouveaux marchés dans de nouveaux pays et ainsi de renforcer son pouvoir sur le marché.

J'estime qu'il n'appartient pas au politique d'intervenir dans une négociation entre des entreprises privées. En revanche, cette acquisition par Clayton, Dubilier & Rice d'une participation de 40 % dans le groupe Belron reste soumise à l'approbation des autorités réglementaires et de concurrence.

La société D'leteren conserverait le pouvoir de décision dans Belron avec 60 % d'actionnariat. Il ressort que le groupe Belron opère en Belgique sous la marque Carglass mais possède d'autres marques comme Safelite aux États-Unis, Autoglass pour les autres pays, notamment en France et au Royaume-Uni.

En termes d'emploi et de chiffre d'affaires, il s'avère que le groupe Belron est actif dans 33 pays, emploie près de 26 340 personnes et a généré un chiffre d'affaires de près de 3,305 milliards d'euros en 2016. Pour la partie belge, Carglass emploie 717 travailleurs et le chiffre d'affaires a atteint près de 213,3 millions d'euros en 2016, selon les comptes annuels.

19.03 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de M. Stéphane Crusnière au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'octroi d'un prêt hypothécaire aux candidats acquéreurs d'un logement péniche" (n° 22077)

20 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het toekennen van een hypothecaire lening aan kandidaat-kopers van een woonboot" (nr. 22077)

20.01 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le président, je vous remercie d'avoir accepté de reporter ma question. J'étais retenu dans deux autres commissions.

Monsieur le ministre, récemment, la Chambre a adopté un projet de loi qui permet, entre autres choses, d'élargir le champ d'application du crédit hypothécaire à l'acquisition ou à la rénovation de bateaux d'intérieur. Dès lors, le candidat acquéreur peut solliciter un crédit hypothécaire pour ce type de logement comme il le ferait pour un logement "traditionnel". Cependant, il semblerait que les banques soient

relativement réticentes à octroyer ce type de crédit; les raisons invoquées sont diverses. Certaines banques invoquent des problèmes techniques entraînant une impossibilité informatique. D'autres sont d'accord d'octroyer un crédit hypothécaire à destination mobilière mais réclament alors une hypothèque immobilière supplémentaire. Tout ceci n'est pas idéal et met un frein à l'octroi de péniche comme logement.

Monsieur le ministre, pourriez-vous refaire un point sur cette loi et son application? Avez-vous eu le même genre d'indication concernant la réticence des banques? Quelles solutions pourriez-vous apporter pour que les banques ne se cachent pas derrière des prétextes futiles pour refuser ces crédits?

20.02 Kris Peeters, ministre: Monsieur le président, monsieur Crusnière, il est clair que la nouvelle loi relative au crédit hypothécaire rend le fait de contracter un crédit hypothécaire avec une destination immobilière également possible pour les péniches. Auparavant, celles-ci étaient souvent financées au moyen de crédits à la consommation.

En dépit de la nouvelle disposition, force est de constater qu'il n'existe pas encore de produits de crédit spécifiques pour les péniches. Selon Febelfin, ce phénomène s'explique par diverses raisons. Le développement d'un tel produit s'avère particulièrement complexe, sur les plans juridique et économique. La transportabilité du bien, la demande limitée ainsi que la difficulté à évaluer la valeur sont autant d'autres aspects importants qui rendent moins attrayant le développement de tels crédits.

Cela ne signifie cependant pas qu'aucun prêteur n'octroierait un crédit pour une péniche, ne fût-ce que d'une manière légèrement différente. Selon Febelfin, le crédit pour la péniche est souvent octroyé, par exemple, avec une garantie sur un autre bien immobilier.

En effet, un prêteur doit s'assurer que le crédit qu'il reprend dans son portefeuille soit suffisamment garanti en cas de difficultés de remboursement. Par ailleurs, le régime du bonus logement et l'avantage fiscal y afférent ne s'appliquent pas à ces crédits pour les péniches, ce qui réduit l'intérêt pour de tels produits. Si la demande pour de tels produits était plus forte, les banques seraient plus enclines à prévoir une formule spécifique.

20.03 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Ces demandes restent marginales par rapport au crédit hypothécaire mais cette situation devrait malgré tout nous préoccuper. La solution de donner un autre bien en garantie hypothécaire reste une solution mais ce n'est pas toujours possible dans le cas de jeunes personnes. J'ai été contacté par des jeunes qui ont choisi ce mode de vie mais comme ils ne sont pas propriétaires d'autres biens, ils sont véritablement coincés. Il serait bien qu'une réflexion soit menée en la matière.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

21 Vraag van mevrouw Maya Detiège aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de geplande investeringen in de korte keten" (nr. 22183)

21 Question de Mme Maya Detiège au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les investissements prévus dans les circuits courts" (n° 22183)

21.01 Maya Detiège (sp.a): Mijnheer de minister, bij het beantwoorden van de vragen over uw beleidsnota Economie in deze commissie op 29 november 2017 vermeldde u de geplande investeringen in de korte keten in het kader van de circulaire economie. Er zou een bedrag van 250 000 euro worden vrijgemaakt.

Ik heb daarover enkele vragen.

Liggen de initiatieven die u zult steunen al volledig vast of is er nog ruimte voor extra initiatieven? Zo ja, hoe kunnen kandidaat-bedrijven of initiatieven zich alsnog aanmelden?

Gezien het beperkte bedrag vraag ik mij ook af hoeveel initiatieven er in aanmerking zullen komen. Hoelang zult u die ondersteunen? Gaat het om een eerste fase van een langetermijnvisie of om een eenmalig budget?

De **voorzitter**: Kunt u collega Detiège opnieuw verrassen, mijnheer de minister?

21.02 Minister **Kris Peeters**: Dat probeer ik elke keer, mijnheer de voorzitter, maar het lukt mij niet elke keer, denk ik.

Mevrouw Detiège, sedert de start van deze legislatuur is duurzame economie een belangrijke pijler binnen mijn beleidsdomein Economie. Duurzame economie houdt rekening met alle maatschappelijke en milieuaspecten, om zo te beantwoorden aan de behoeften van vandaag zonder de toekomstige generaties te beletten aan hun eigen behoeften te voldoen.

Iedere consument, onderneming of openbare instelling kan hiertoe bijdragen. Toen vorig jaar binnen de regering afspraken gemaakt zijn om middelen vrij te maken om nieuw beleid te ontwikkelen, heb ik onder andere besloten om, naast bijvoorbeeld de versterking van de Economische Inspectie, ook middelen vrij te maken om het korteketenbeleid te versterken. Dit beleid richt zich op lokale ondernemingen en consumenten om in de eigen nabije omgeving lokale producten te kunnen aanschaffen. Zoals u weet, is de essentie van het korteketenbeleid dat mensen op zoek gaan in de nabije omgeving naar de benodigde producten en ze zo de ecologische voetafdruk beperken.

Daarom hebben wij besloten om in een eerste fase het Steunpunt Hoeveproducten te ondersteunen dat samenwerkt met verschillende actoren binnen dit beleidsdomein. Dit is momenteel een eerste fase binnen de opstart van een langetermijnvisie en –beleid inzake duurzame economie. Indien er zich in de toekomst nog kansen voordoen, zal ik dit beleidsdomein voort blijven uitbouwen en versterken, om met zoveel mogelijk actoren samen te werken. Het is dus geen eenmalig iets, maar iets dat wordt doorgetrokken. In eerste instantie hebben we dat Steunpunt Hoeveproducten de nodige ondersteuning gegeven.

21.03 **Maya Detiège** (sp.a): Dank u voor het antwoord, mijnheer de minister. Ik vermoed dat het dit jaar dan bij dat project zal blijven, maar dat er in de toekomst nieuwe mogelijkheden zijn.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

22 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Maya Detiège** aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "bedrieglijke productinformatie bij elektrische auto's" (nr. 22185)
- mevrouw **Isabelle Galant** aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de autonomie van elektrische auto's" (nr. 22559)
- de heer **Werner Janssen** aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de autonomie van elektrische wagens" (nr. 22658)

22 **Questions jointes de**

- Mme **Maya Detiège** au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les informations mensongères concernant les voitures électriques" (n° 22185)
- Mme **Isabelle Galant** au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'autonomie des voitures électriques" (n° 22559)
- M. **Werner Janssen** au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'autonomie des voitures électriques" (n° 22658)

22.01 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, ik vind het jammer dat ik deze vraag moet stellen, aangezien ik een groot voorstander ben van elektrische wagens.

Uit een test van Europese consumentenorganisaties blijken bepaalde populaire modellen van elektrische wagens 40 % minder rijbereik te hebben dan in de catalogus vermeld staat. Het rijbereik waarover de producenten het hebben, wordt gemeten met de gestandaardiseerde New European Driving Cycle (NEDC). Bij die meetmethode worden wagens op een rollenbank geplaatst zonder passagiers of bagage. Lichten, airco, radio en gps zijn uit tijdens die test.

Volgens Test-Aankoop, maar ik veronderstel ook volgens andere organisaties, is het logisch dat een laboratoriumsituatie niet te vergelijken is met de werkelijkheid op de rijbaan. Daarom testten ze zelf de drie

modellen in een realistische verkeerssituatie.

Automobielfederatie FEBIAC was niet opgezet met dat onderzoek en wees erop dat de officiële verbruikstest NEDC, waarmee de vergelijking in het onderzoek werd gemaakt, sterk achterhaald is en inmiddels ook al werd vervangen.

In een reactie hierop in de pers zei u dat u zou pleiten voor transparantie, zodat de gebruiker weet wat het realistisch rijbereik voor elektrische wagens is in afwachting van de algemene toepassing van een betere testmethode.

Mijnheer de minister, wat bedoelt u, ten eerste, precies met transparantie?

Ten tweede, volgens de automobielfederatie FEBIAC bestaat er reeds een nieuwe testmethode. Over welke testmethode gaat het? Houdt die dan wel rekening met een realistische verkeerssituatie?

Ten derde, het is belangrijk dat de gegevens in de catalogi overeenstemmen met de realiteit, zodat de consument een juiste beslissing kan nemen bij zijn aankoop. Zult u ervoor zorgen dat er versneld een algemene testmethode komt, die wel het juiste rijbereik meet? Tegen wanneer?

Tot slot, zult u de producenten verplichten om in hun catalogus het realistische rijbereik te vermelden? Wat zult u doen met de misleidende catalogi? Veertig procent minder rijbereik dan vermeld in de catalogus is immers een bijzonder hoog percentage. Laat u die catalogi verwijderen?

22.02 Isabelle Galant (MR): Monsieur le président, je ne vais pas développer entièrement ma question vu que différents points ont déjà été évoqués par ma collègue.

Monsieur le ministre, je voudrais revenir sur cette étude menée par Test-Achats où trois marques de voitures électriques ont été analysées: Renault, Opel et Nissan. Suivant une méthodologie précise et pertinente – plusieurs itinéraires, mêmes conditions climatiques, même nombre de passagers, etc. – les tests ont montré que les trois marques de voiture ne disposaient pas réellement des capacités d'autonomies exposées par les constructeurs en question. En moyenne, les autonomies réelles relevées lors des tests étaient inférieures de plus de 40 %.

Monsieur le ministre, les constructeurs sont soumis au règlement de l'Union européenne en ce qui concerne le calcul de l'autonomie des voitures électriques appelé NEDC. Ce calcul se base sur des conditions totalement en dehors de la réalité, sans passagers, sans bagages, ... Ne pensez-vous pas que dans ces conditions, le calcul de l'autonomie est dès lors biaisé? Dans ce cadre, approuvez-vous aussi la mise en place du nouveau système de calcul WLTP? En quoi sera-t-il plus en adéquation avec la réalité?

En termes de protection du consommateur, le problème se situe au niveau des campagnes publicitaires qui ne peuvent être qualifiées autrement que de mensongères, sur l'autonomie des véhicules électriques. Votre administration dispose-t-elle de données relatives à des plaintes de consommateurs vis-à-vis de cette problématique? Avez-vous déjà pensé, dans un souci de transparence de la consommation, à mettre en place de nouvelles mesures réglementaires afin de protéger le consommateur? Pouvez-vous également nous rappeler le chiffre de vente de voitures électriques en Belgique annuellement? Comment évolue-t-il?

22.03 Werner Janssen (N-VA): Mijnheer de minister, ik ben helemaal geen voorstander van elektrische wagens, precies wegens de leugenachtige testen en de productie en recyclage van de batterijen, die niet milieuvriendelijk zijn. Dat kan echter veranderen.

De autonomie van elektrische wagens zou een doorslaggevend element kunnen zijn bij de aankoop ervan. Geen enkele bestuurder wil onderweg naar een afspraak met zijn wagen stil komen te staan. Ook de prijs is belangrijk en zolang elektrische wagens meer dan 40 000 of 50 000 euro kosten, zullen gewone mensen geen elektrische wagen kunnen of willen kopen.

Correcte informatie aan de consument is belangrijk. Mijn vraag handelt hier eigenlijk over. De testen blijken niet conform de realiteit waarin die wagens rijden.

Mijnheer de minister, hoe beoordeelt u de studie van Test-Aankoop? Bent u van oordeel dat er gesleuteld moet worden aan de NEDC-test? Zo ja, hoe moet dat gebeuren? Plant u maatregelen tegen constructeurs

die, enerzijds, uitpakken met de officiële testen en, anderzijds, in de kleine lettertjes vermelden dat het werkelijk verbruik sterk kan afwijken van de resultaten?

22.04 Minister **Kris Peeters**: Mijnheer de voorzitter, hopelijk kan ik een afdoend antwoord op de vele vragen geven.

De gegevens in de huidige catalogi zijn gebaseerd op de officiële NEDC-testmethode, waarnaar zopas ook al werd verwezen. Het lijkt mij duidelijk dat ik de catalogi niet kan laten verwijderen.

Sinds 1 september 2017 wordt de methode voor nieuwe modellen echter vervangen door de meer realistische WLTP-testmethode. Vanaf 1 september 2018 zullen alle wagens meer realistische waarden vermelden.

Niettemin zullen, gelet op de specificiteit van elektrische wagens, nog verschillen met die waarden kunnen optreden, bijvoorbeeld bij koude buitentemperaturen, die ook een effect hebben op de batterij.

De kwestie van de testmethoden wordt opgevolgd door de minister van Mobiliteit, maar er is wel beterschap in zicht met de nieuwe WLPT-testmethode, die een realistische situatie nabootst in het laboratorium, met meer realistische cijfers als gevolg.

Een screening van de websites van de door Test-Aankoop geteste wagens leert dat er een groot verschil is in transparantie tussen de betrokken merken wat de invloed van verschillende factoren op het werkelijk rijbereik betreft. Sommige websites geven weinig informatie, andere bieden zelfs een simulator aan om de impact van gemiddelde snelheden en de buitentemperatuur op het rijbereik aan te geven.

Hoewel de Economische Inspectie tot op heden geen enkele klacht heeft ontvangen over het misleidend karakter van de aangegeven autonomie van elektrische wagens, heb ik aan FEBIAC gevraagd om *good practices* uit te wisselen en te zorgen voor zeer duidelijke informatie voor de consument, zowel via websites, folders en reclameboodschappen als in showrooms. FEBIAC heeft mij beloofd het nodige te doen en wij zullen dat controleren.

Madame Galant, le nombre de véhicules 100 % électriques, immatriculés en Belgique, a augmenté de 1 166 en 2014 à 2 083 en 2017.

22.05 **Maya Detiège** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat het heel positief is. Er wordt nu kennelijk unaniem erkend dat de vorige test niet de realiteit weergaf. Bovendien is nu een alternatieve testmethode voorhanden, die sinds 1 december zou worden gebruikt.

Vanaf wanneer zouden de nieuwe meetresultaten in de catalogi worden opgenomen? Vanaf 1 september 2018?

22.06 Minister **Kris Peeters**: Inderdaad.

22.07 **Maya Detiège** (sp.a): Wat gebeurt dan in de tussenperiode? Zo'n wagen is duur. Men denkt dat men daar vier uur mee kan rijden. Dan blijkt dat het maar twee uur is. Dan heeft men een miskoop gedaan. Wat doet men daarmee? Dat is lastig.

22.08 Minister **Kris Peeters**: (...) Vanaf 1 september 2018 moet de waarde worden aangegeven, ook voor de consument. Wij hebben nog geen klachten gekregen over de tussenperiode. De vraag is hoe groot het percentage consumenten is dat met het probleem wordt geconfronteerd.

22.09 **Maya Detiège** (sp.a): Dank u voor het antwoord, mijnheer de minister.

22.10 **Isabelle Galant** (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre. Je suis contente de voir qu'on envisage vraiment d'améliorer les méthodes de test. Il est vrai qu'au vu de ces grandes différences de résultats, on n'a, comme le dit le collègue Janssens, pas trop envie d'acheter un véhicule électrique.

22.11 **Werner Janssen** (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik spreek nu in eigen naam. Wij zouden de bestaande subsidies voor elektrische wagens beter inzetten voor auto's op aardgas.

Die zijn ook heel milieuvriendelijk en betaalbaar, ook voor de gewone consument. In de toekomst zal waterstof waarschijnlijk de oplossing zijn. Die is momenteel heel duur, maar ik meen dat wij ons door een lobby hebben laten oplichten om alle mensen aan het elektrisch rijden te krijgen.

22.12 Minister **Kris Peeters**: Ik dacht dat u altijd in eigen naam sprak, maar dat is niet zo?

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*Voorzitter: Werner Janssen.
Président: Werner Janssen.*

23 **Vraag van mevrouw Griet Smaers aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de verplichte tienjarige aansprakelijkheidsverzekering in de bouwsector" (nr. 22360)**

23 **Question de Mme Griet Smaers au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'assurance obligatoire de la responsabilité décennale dans le secteur de la construction" (n° 22360)**

23.01 **Griet Smaers** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben hier vorig jaar het wetsontwerp behandeld om de tienjarige aansprakelijkheidsverzekering in de bouw uit te breiden naar de aannemers. Voordien was de aansprakelijkheidsverzekering enkel verplicht voor de architect. De voorbije jaren was er wel wat commotie over de beperking tot de architect. Zo was er onder meer een uitspraak van het Grondwettelijk Hof, dat al in 2007 had opgeworpen dat een betere bescherming kon worden geboden aan de bouwheer. Dat resulteerde in het hier vorig jaar goedgekeurde wetsontwerp. De inwerkingtreding van de nieuwe wet werd vastgelegd op 1 juli 2018.

Om de kostprijs voor de consument in de uitgebreide aansprakelijkheidsregeling beperkt te houden, werd besloten de dekking van de verplichte verzekering te beperken tot de stevigheid, de stabiliteit en de waterdichtheid van de winddichte ruwbouw. Naar verluidt bestaat de vrees op het terrein dat de kostprijs ondanks de beperking van de dekking toch zal toenemen met minstens 3 % tot 4 %. Men vraagt om aandacht te hebben voor de mogelijke verhoging van de kostprijs en de effecten daarvan op de bouwsector.

Mijnheer de minister, ten eerste, bent u ervan op de hoogte dat de kostprijs zou kunnen toenemen? Hoe zal de stijging, na de inwerkingtreding van de wet per 1 juli 2018, verder worden gemonitord? Bij de bespreking van het wetsontwerp in plenaire vergadering, alsook in de commissie, werd ruimschoots aandacht besteed aan de vrees voor een stijging van de kostprijs. U was toen ook de mening toegedaan dat wij dit zoveel mogelijk moesten beperken.

Ten tweede, de verplichte verzekering kan ofwel onder de vorm van een jaarpolis ofwel onder de vorm van een polis per project worden aangegaan. Hebt u er zicht op welke verzekeringsmaatschappijen deze polissen willen aanbieden?

Ten derde, bent u er voorstander van om deze wet na de inwerkingtreding te laten evalueren door, onder meer, de Commissie voor Verzekeringen? Zo ja, wanneer zou de evaluatie dan kunnen plaatsvinden?

Ten slotte, in de beleidsnota van minister Ducarme wordt weergegeven dat op ongeveer dertig jaar tijd het aantal nieuwe intellectuele beroepen in de bouwsector sterk gestegen is. Denk maar aan de vele ingenieurs, auditors en projectmanagers.

Zij handelen, niet altijd maar toch vaak, aan de zijde van de architect. Ook zij hebben in deze situaties geen verzekeringsverplichting, hoewel zij vaak toch een redelijke verantwoordelijkheid nemen in het totaalpakket van de bouw. In de beleidsnota van minister Ducarme werd daarom verwezen naar eventuele verdere stappen in het veralgemenen van die verplichte aansprakelijkheidsverzekering.

Mijnheer de minister, wat is uw visie daarop? Wat is de huidige stand van zaken?

23.02 Minister **Kris Peeters**: Mijnheer de voorzitter, collega Smaers, zoals ik in deze commissie bij de bespreking van het ontwerp heb gezegd, is er aan iedere verzekering een kostprijs verbonden. Ik kan u evenwel verzekeren dat wanneer men een schadegeval heeft, de kosten veel hoger zullen oplopen dan

deze verzekering. Wij hebben de omvang net zo beperkt gehouden om de markt de kans te geven om vertrouwd te geraken met dit product en om de prijszetting conform te kunnen maken. Na de inwerkingtreding is het goed om even te bekijken hoe de markt hierop reageert. Desgevallend kunnen wij na een jaar een analyse laten maken door het Prijzenobservatorium. Dat kan ook interessant zijn om na te gaan of de verzekering in de toekomst nog kan worden uitgebreid.

Ten tweede, beide soorten polissen zullen op de verzekeringsmarkt worden aangeboden. Dat was een vraag van de verzekeringssector omdat de voorkeur varieert van maatschappij tot maatschappij. Ik heb geen onderzoek gedaan om na te gaan welke maatschappij welke vorm zal aanbieden. Er werd een keuze gelaten tussen beide vormen. Voor mij is het van belang dat iedereen verzekerd is, ongeacht het soort polis.

Ten derde, alle nieuwe maatregelen moeten enige tijd na hun inwerkingtreding geëvalueerd worden. Ik merk dat de heer Lachaert weg is. Naar goede gewoonte zal ik eventuele aanpassingen voor advies voorleggen aan de Commissie voor Verzekeringen. Deze commissie zal evenwel niet de enige instantie zijn waarmee de wet moet worden besproken. Ook de mening van andere stakeholders, zoals de bouwsector en mijn administratie, zal van belang zijn. Laten wij evenwel de wet de tijd geven om in werking te treden alvorens we ze gaan evalueren.

Tot slot, er wordt momenteel inderdaad gewerkt aan een aanvullende wet, meer concreet voor de actoren van immateriële prestaties. Voor dat project neemt mijn collega Ducarme de lead. Ik heb begrepen dat hij momenteel de nodige adviezen inwint alvorens dit project te laten afwerken.

23.03 Griet Smaers (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik begrijp dat na de inwerkingtreding de markt moet worden bekeken en dat men de markt haar rol moet laten spelen. Ik begrijp ook dat u snel evaluaties zult laten maken. Ook de kostprijsberekening door het Prijzenobservatorium is een goede suggestie.

Ik zou zeker de nodige aandacht willen vragen voor de al dan niet mogelijke uitbreiding van de regelgeving. Wij moeten deze eerst nog even heel goed bekijken. Ik begrijp uit uw antwoord dat minister Ducarme ter zake de lead neemt en dat eventuele vragen daarover aan hem moeten worden gesteld.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

24 Samengevoegde vragen van

- de heer Johan Klaps aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "prijsverschillen voor hoorapparaten" (nr. 22265)
- mevrouw Isabelle Galant aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de kostprijs van hoorapparaten" (nr. 22595)

24 Questions jointes de

- M. Johan Klaps au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les différences de prix pour les appareils auditifs" (n° 22265)
- Mme Isabelle Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le prix des appareils auditifs" (n° 22595)

24.01 Johan Klaps (N-VA): Mijnheer de minister, ik stelde u al eerder een vraag over de prijs van een hoorapparaat, iets waar steeds meer mensen vragende partij voor zijn, enerzijds door de vergrijzing van de bevolking, anderzijds door de meer gesofistikeerde modellen die door de huidige technologie ter beschikking zijn.

Het prijsverschil ten opzichte van Nederland is gedaald, maar het blijft aanzienlijk. De tegemoetkoming van het RIZIV bij geconventioneerde audiciens maakt het verschil kleiner, maar werkt het niet volledig weg. Bijgevolg blijft de consument over de grens winkelen, ook al hebben die winkels dezelfde leveranciers van hoortoestellen.

Mijnheer de minister, vanwaar komt het prijsverschil tussen de toestellen in België en in Nederland?

Het RIZIV voorziet in een terugbetaling, maar die zou lager kunnen zijn als de aankoopprijs verlaagt. Bent u

het met mij eens dat een verlaging van de aankoopprijs een kostenbesparing voor de overheid zou kunnen betekenen?

Welke maatregelen zult u nemen om de prijs van hoorapparaten meer in lijn te brengen met die in Nederland?

24.02 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, le prix des appareils auditifs revient régulièrement dans le débat public parce qu'ils sont encore considérés comme trop chers. En effet, dans la moitié des cas environ, le prix est le premier obstacle à leur achat par les personnes déficientes. Des devis ont été publiés et montrent que le coût peut osciller entre 1 150 euros et 2 430 euros par oreille.

Or, on le sait, la déficience auditive touche de plus en plus de personnes, des plus jeunes aux plus âgées, et est parfois irréversible. Par conséquent, le prix de ces appareils se doit d'être plus abordable. Vous aviez insisté en 2015 sur le contrôle fédéral afin de fixer le prix des ces appareils sur le marché belge et de le faire diminuer réellement.

Monsieur le ministre, ces contrôles sont-ils toujours régulièrement effectués? Combien ont été réalisés au cours de l'année 2017? Avez-vous procédé à une évaluation sur l'efficacité de cette réglementation depuis son entrée en vigueur? En fonction de votre réponse, quelles sont vos intentions futures pour poursuivre le contrôle des prix?

Les contrôles effectués par votre administration ont-ils concrètement permis de réduire le prix des appareils auditifs? Leur impact sur les prix est-il chiffrable? Estimez-vous ce prix encore trop élevé? En moyenne, combien de ces appareils sont vendus annuellement en Belgique et à quel prix?

24.03 Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, collega Klaps en Galant, de prijzenreglementering van hoorapparaten die op 1 juli 2014 in werking trad, bepaalt dat alle hoorapparaten die vóór 1 juli 2014 op de Belgische markt waren, een toelating inzake maximumprijzen moeten hebben. Voorts voorziet de prijzenreglementering eveneens in een prijscontrole voor alle nieuwe hoorapparaten die vanaf 1 juli 2014 op de Belgische markt werden gebracht. Naar aanleiding van die prijzenreglementering zijn er beslissingen genomen inzake de maximumprijzen voor een tweeduizendtal types van bestaande hoorapparaten, op de Belgische markt verkocht door een tiental verdelers. De prijsdaling op groothandelniveau voor de verdelers bedraagt in totaal gemiddeld 20 %.

Sinds 1 juli 2014 zijn alle nieuwe hoorapparaten die nog niet op die datum op de Belgische markt werden verkocht, ook aan de prijscontrole onderworpen. In totaal zijn er momenteel dertien verdelers op de Belgische markt met zes verschillende belangrijke merken, die ongeveer 90 % van de verkopen vertegenwoordigen. Zowat 1 500 nieuwe types hoorapparaten kregen een toelating inzake maximumprijzen. Het gaat om gegevens beschikbaar tot juli 2017.

Er dient op gewezen te worden – dit is wel belangrijk – dat enkele de groothandelsprijzen van de verdelers onderworpen zijn aan de prijzenreglementering die onder mijn bevoegdheid valt en waarvoor er dus maximumprijzen worden bepaald. Die prijzen, gevraagd door de groothandelaars-verdelers, worden verhoogd met de bedragen gevraagd door de audiëciens voor hun prestaties die niet onder de prijscontrole vallen. Het gedeelte van de prijzen voor de hoortoestellen die de audioloog aanrekent voor zijn honorarium valt dus niet onder mijn bevoegdheid als minister van Economie, maar wel onder de minister bevoegd voor het RIZIV. Ook de terugbetaling en de terugbetalingsvoorwaarden vallen onder de bevoegdheid van de minister van Sociale Zaken. Ik herhaal nogmaals dat alleen de groothandelsprijzen van de verdelers onderworpen zijn aan de prijzenreglementering.

De maximale groothandelsprijzen, dus de verkoopprijzen van de verdelers die onder mijn bevoegdheid vallen, worden evenwel nog altijd vastgelegd voor alle nieuwe hoorapparaten die op de Belgische markt worden verkocht.

De doelstelling die op langere termijn wordt nagestreefd, is om de eindprijzen die de patiënten moeten betalen, ook te verminderen.

Uit de gegevens die de Algemene Directie Economische Analyses en Internationale Economie mij heeft verschaft, blijkt dat de evolutie van de consumptieprijzen van hoorapparaten er als volgt uitziet: vergeleken met de gemiddelde prijs van kracht in 2013, is de consumptieprijz van een hoorapparaat in november 2017

2,3 % minder hoog.

Ik heb echter geen informatie over het precieze aantal hoorapparaten dat momenteel op de Belgische markt wordt verkocht.

In antwoord op de vraag van de heer Klaps naar de reden voor het prijsverschil tussen de toestellen in België en in Nederland, dient te worden vermeld dat er een groot gamma van modellen van hoorapparaten is en dat het ene model hoortoestel niet altijd met het andere model hoortoestel vergelijkbaar is. U moet op dat vlak dus voorzichtig zijn.

Voorts dient erop te worden gewezen dat in Nederland sinds januari 2013 met het keuzeprotocol Hoorzorg wordt gewerkt. Daarbij wordt aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst en een aantal hoortests bij de audicien het gehoorprobleem van de patiënt/consument ingedeeld in een van de vijf categorieën die in het protocol zijn opgenomen. Het gaat van categorie 1 voor de simpele gehoorklachten tot categorie 5 voor de meest complexe problemen.

Ook de hoortoestellen zijn in die vijf categorieën ingedeeld.

Een hoortoestel wordt pas volledig vergoed indien de audicien een contract heeft gesloten met de zorgverzekeraar en indien de audicien de patiënt/consument een apparaat van zijn categorie voorstelt.

Door de diverse contracten die zorgverzekeraars met de audicienbedrijven hebben gesloten en die tussen verzekeraars kunnen verschillen, kan in Nederland de prijs voor een en hetzelfde hoortoestel, afhankelijk van de verzekeraar en de audicien, verschillen.

Wij hebben dus op het niveau van de groothandel de nodige acties ondernomen. Ik heb u ook een toelichting gegeven bij de prijzen voor de consument/patiënt en bij de manier waarop Nederland een en ander heeft aangepakt.

24.04 Johan Klaps (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Ik begrijp uiteraard dat er een verschil is tussen groothandel en detailhandel en dat u niet op alles toezicht hebt.

Niettemin rijst er blijkbaar een probleem, los van de Nederlandse verzekeringssituatie. Wanneer een Vlaming de grens oversteekt, valt hij niet onder het zorgsysteem in Nederland. Wanneer hij daar gelijkaardige toestellen als hier nog steeds substantieel goedkoper kan krijgen, schort er volgens mij iets in de betrokken sector.

Met de opticiens hebt u een gedragscode afgesproken om tot een meer logische manier van zakendoen te komen. Ik stel voor dat u eens bekijkt of u dat ook zou kunnen doen met de audiciens. Dat mag uiteraard gebeuren in samenspraak met uw collega De Block. De signalen die ik blijf ontvangen, wijzen er toch op dat er substantiële prijsverschillen blijven bestaan, die niet te verklaren zijn. Bovendien worden die marges ook gedeeltelijk doorgerekend aan het RIZIV en houden ze dus ook voor de overheid extra kosten in. Ik denk dus dat hier nog altijd werk aan de winkel is.

24.05 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie de vos explications.

Je me réjouis de constater que les contrôles que vous avez menés chez les grossistes ont contribué à faire diminuer les prix.

Nous nous tournerons vers votre collègue pour voir si une initiative est envisageable au sujet des détaillants. Se servir d'appareils auditifs n'est vraiment pas du luxe, même si on en connaît le caractère onéreux!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de Mme Isabelle Galant au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les faillites des garagistes" (n° 22363)

25 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de faillissementen van garagehouders" (nr. 22363)

25.01 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, les récentes statistiques du SPF Économie ont montré que le secteur le plus touché par les faillites était l'automobile, notamment, le commerce et la réparation de voitures. Au mois d'octobre 2017, 262 faillites ont été dénombrées, soit une de plus qu'en septembre de la même année mais cinquante de plus que l'année dernière pour la même période.

La fédération du secteur automobile (TRAXIO) explique cette hausse par trois facteurs. Tout d'abord, la tendance qu'ont les clients à se tourner vers les gros concessionnaires ou des spécialistes pour se procurer une voiture toujours plus sophistiquée. Ensuite, parce qu'aujourd'hui les garanties sont toujours plus longues. Enfin, en toute logique, parce que le nombre d'accidents ne cesse de diminuer depuis les dernières années.

Dès lors, des PME/indépendants subissent des temps durs et doivent s'adapter à des voitures toujours plus modernes et cela, de plus en plus vite. Aussi, monsieur le ministre, pouvez-vous nous fournir un état des lieux global concernant la situation économique du secteur des garagistes? Depuis le début de la législature, combien de commerces de réparation d'automobile ont-ils fermé leurs portes? Cette évolution va-t-elle en s'accroissant ou s'agit-il d'une période conjoncturelle? Selon vous, quelles sont les principales raisons et les facteurs explicatifs d'une telle évolution? Pourquoi ce secteur est-il particulièrement touché alors que dans le même temps, nous constatons un essor grandissant de ventes dans le marché automobile belge? Le gouvernement a toujours pris avec grande considération l'intérêt des PME et des indépendants. Estimez-vous important qu'il faille inciter ce secteur à s'adapter aux nouvelles contraintes et aux nouveaux modes de consommation? Dans l'affirmative, comment comptez-vous procéder?

25.02 Kris Peeters, ministre: Monsieur le président, chers collègues, madame Galant, j'attire votre attention sur le fait que les chiffres rapportés dans le contexte de votre question fournissent un éclairage sur le nombre mensuel de faillites dans l'ensemble du secteur G du code NACE 2018 relatif au "commerce et réparation d'automobiles et de motocycles". La section G comprend trois divisions: 45 - "commerce et réparation d'automobiles et de motocycles"; 46 - "commerce de gros, à l'exception des automobiles et des motocycles"; 47 - "commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles".

Dans ces trois divisions, on a dénombré 262 cas de faillite en octobre 2017. Seule la division 45 se rapporte à la question posée. On y a dénombré 36 faillites en octobre 2017. Votre première question: l'état des lieux global du secteur de la division 45 du code NACE 2018, dressé par l'observatoire des PME sur base de données officielles de be.STAT, montre que 24 613 entreprises assujetties à la TVA étaient actives en 2016. La même année, on a dénombré 1 903 entreprises créées et 1 266 entreprises radiées.

Le proxy du secteur des garagistes équivaut au groupe 45.2 "Entretien et réparation de véhicules automobiles" du code NACE 2008. Dans ce groupe, on a recensé 10 754 entreprises actives, 836 entreprises créées et 533 entreprises radiées. Le nombre de faillites dans le secteur "Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles" depuis le début de la 54^{ème} législature de la Chambre des représentants de Belgique (juin 2014) diminue d'année en année passant de 328 en 2014 à 283 en 2016, soit une diminution de 13,2 % sur trois ans.

On dénombre 243 faillites entre janvier et octobre 2017. Toutefois, on ne remarque pas une tendance particulière pour le groupe 45.2 "Entretien et réparation de véhicules automobiles" du code NACE 2008. En effet, l'évolution des faillites dépend fortement de la conjoncture économique. De manière générale, la reprise de la croissance économique et le nombre de faillites sont corrélés négativement.

Concernant votre deuxième question, les calculs effectués par l'Observatoire des PME montre que le taux de création brut et celui des cessations d'entreprises du secteur "Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles" s'élevait respectivement à 7,73 % et à 5,14 % en 2016, ce qui correspond à un faible taux de création nette d'entreprises de l'ordre de 2,59 %, probablement en raison du coût prohibitif des investissements à financer.

Concernant votre troisième question, les PME et entrepreneurs indépendants jouent un rôle fondamental dans la dynamique de la croissance économique et dans la création de richesses partagées. Par conséquent, le gouvernement doit toujours leur prêter une attention particulière.

Force est de constater la perte d'indépendance des petits concessionnaires automobiles en raison du fait que les constructeurs automobiles imposent de plus en plus de contraintes aux distributeurs.

25.03 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

26 Vraag van de heer Koenraad Degroote aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de boekhouding van de Proefbank voor vuurwapens" (nr. 22378)

26 Question de M. Koenraad Degroote au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la comptabilité du Banc d'épreuves des armes à feu" (n° 22378)

26.01 Koenraad Degroote (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u al regelmatig vragen gesteld over de wapenproefbank te Luik. Op mijn eerdere schriftelijke vraag nr. 1709 antwoordde u het volgende: "De rekening der ontvangsten en uitgaven wordt ieder kwartaal goedgekeurd door het bestuurscollege. Het bestuurscollege maakt hiervoor gebruik van de diensten van een onafhankelijke bedrijfsrevisor. De jaarlijkse rekening der ontvangsten en uitgaven wordt na goedkeuring door het bestuurscollege verstuurd naar alle wapenfabrikanten en de voogdijminister."

Vermits u nu over deze gegevens beschikt, is mijn vraag de volgende. Waar en wanneer kan ik inzage krijgen in deze rekening der ontvangsten en uitgaven?

26.02 Minister Kris Peeters: Mijnheer Degroote, ik heb voor u een kopie meegebracht.

26.03 Koenraad Degroote (N-VA): Dat is zeer vriendelijk, mijnheer de minister. Ik zal die meenemen. Ik heb daar lang op gewacht.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

27 Question de M. Gautier Calomne au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les fausses universités" (n° 22414)

27 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de nepuniversiteiten" (nr. 22414)

27.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le vice-premier ministre, de fausses universités apparaissent régulièrement dans notre pays. Fin 2016, le SPF Économie recensait 41 établissements non reconnus par les autorités publiques et procurant des faux diplômes dans des domaines aussi variés que l'esthétique ou la gestion.

Bien que la liberté d'enseignement soit inscrite dans la Constitution à l'article 24, l'absence de reconnaissance officielle par les autorités publiques doit clairement être annoncée par les institutions d'enseignement supérieur non reconnues à leurs élèves, ce qui n'est pas toujours le cas. En outre, les montants demandés pour une inscription annuelle sont parfois très élevés.

Dans le secteur public, de tels diplômes ne peuvent être valorisés, alors qu'un employeur privé est libre d'apprécier les compétences du candidat. Par ailleurs, il n'est possible de réguler la situation qu'au cas par cas, car toutes ces "universités" ne proposent pas toutes des "diplômes", certaines ne proposant parfois que des formations. Il ne s'agit donc pas à chaque fois de pratiques malhonnêtes; de nombreux établissements non reconnus ont leur place dans notre pays, mais il convient de réguler au plus vite cette situation et d'assainir le secteur.

Collaborez-vous avec les Communautés pour lister et poursuivre les établissements d'enseignement non reconnus qui ont des pratiques frauduleuses? Dans l'affirmative, pourriez-vous faire le point de la situation et nous donner les secteurs concernés ainsi que la répartition de ces établissements par Région? Des mesures destinées à mieux encadrer la publicité de ces institutions et la clarté des informations aux "étudiants" sont-elles à l'ordre du jour, éventuellement en collaboration avec les pouvoirs communautaires ?

27.02 Kris Peeters, ministre: Cher collègue, il existe une collaboration permanente entre l'Inspection économique et les autorités compétentes au niveau des Communautés afin de détecter les établissements potentiellement frauduleux. L'enquête et l'Inspection économique visent tous les établissements d'enseignement utilisant des pratiques commerciales déloyales. Entre-temps, elle a listé 81 établissements. Dans certains cas, l'enquête a déjà été clôturée complètement. Dans d'autres cas, elle est encore en cours.

Il s'agit de 52 établissements d'enseignement à Bruxelles, de 18 en Flandre et de 11 en Wallonie. Les résultats provisoires de cette enquête sont les suivants: pour 14 établissements d'enseignement, aucune infraction n'est constatée, neuf d'entre eux ont cessé leurs activités, deux dossiers ont été transmis à l'autorité de contrôle étrangère, 46 procès-verbaux d'avertissement ont été dressés et 18 établissements se sont mis en règle; 17 établissements ont été radiés de la BCE, deux sites internet ont été rendus inaccessibles via un retrait des noms de domaines et dix procès-verbaux ont été envoyés au parquet.

Selon moi, les Communautés sont les mieux placées pour informer les futurs étudiants sur leurs possibilités et pour les orienter vers les établissements d'enseignement agréé.

27.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, je remercie M. le vice-premier ministre pour l'ensemble de ses réponses et pour les données chiffrées fournies.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, tot hoe laat wil u verder werken?

27.04 Minister **Kris Peeters**: Tot 17 u 00, maar uit respect wil ik de vragen nog beantwoorden van de mensen die hier nog aanwezig zijn, tenzij die in schriftelijke vragen worden omgezet.

De **voorzitter**: Wat stellen de collega's voor?

27.05 Isabelle Galant (MR): Cela ne pose pas de problème.

27.06 **Gautier Calomne** (MR): (...)

Le **président**: Les questions n°22593, 23161, 23162 et 23374 de Mme Isabelle Galant et la question n°22820 de M. Calomne sont transformées en questions écrites.

Mevrouw Smaers, hebt u nog vragen in deze commissie?

27.07 **Griet Smaers** (CD&V): Ja, nr. 23433.

De **voorzitter**: Wilt u ze stellen?

27.08 **Griet Smaers** (CD&V): Ja.

De **voorzitter**: Of wilt u ze omzetten in een schriftelijke vraag? De minister wil graag stoppen om 17 u 00. Mag uw vraag worden omgezet in een schriftelijke vraag of mag ze worden uitgesteld voor een volgende vragenronde?

27.09 **Griet Smaers** (CD&V): Wanneer zal die volgende ronde plaatsvinden?

27.10 Minister **Kris Peeters**: (...)

De **voorzitter**: Ik denk dat de minister pas begin maart zal terugkomen.

27.11 **Griet Smaers** (CD&V): Dan mag mijn vraag nr. 23433 worden omgezet in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter**: Ik zet mijn vragen nrs 23079, 23421 en 23422 ook om in schriftelijke vragen. De andere zijn samengevoegde vragen, die gewoon worden uitgesteld.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.04 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.04 heures.*