



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## COMPTE RENDU ANALYTIQUE

## BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES  
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES  
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**maandag**

**16-02-2004**

**16-02-2004**

**Après-midi**

**Namiddag**

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.  
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit  
avant le*

*19/02/2004, à 16 heures.*

*au Service de Traduction du CRA-BV*

*Fax: 02 549 82 33*

*e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be*

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de  
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld  
worden vóór*

*19/02/2004, om 16 uur.*

*aan de dienst Vertaling BV-CRA*

*Fax: 02 549 82 33*

*e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be*

\* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

\* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

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

| Abréviations dans la numérotation des publications : |                                                                                                                                                                                                                       | Afkortingen bij de nummering van de publicaties : |                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 51 0000/000                                      | Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                                                                                                 | DOC 51 0000/000                                   | Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                                                                                            |
| QRVA                                                 | Questions et Réponses écrites                                                                                                                                                                                         | QRVA                                              | Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                                                                      |
| CRIV                                                 | version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)                                                                                                                                                        | CRIV                                              | voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)                                                                                                                               |
| CRABV                                                | Compte Rendu Analytique (couverture bleue)                                                                                                                                                                            | CRABV                                             | Beknopt Verslag (blauwe kaft)                                                                                                                                                           |
| CRIV                                                 | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)<br>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon) | CRIV                                              | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)<br>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) |
| PLEN                                                 | séance plénière                                                                                                                                                                                                       | PLEN                                              | plenum                                                                                                                                                                                  |
| COM                                                  | réunion de commission                                                                                                                                                                                                 | COM                                               | commissievergadering                                                                                                                                                                    |

|                                                                                   |                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Publications officielles éditées par la Chambre des représentants                 | Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers |
| Commandes :                                                                       | Bestellingen :                                                              |
| Place de la Nation 2                                                              | Natieplein 2                                                                |
| 1008 Bruxelles                                                                    | 1008 Brussel                                                                |
| Tél. : 02/ 549 81 60                                                              | Tel. : 02/ 549 81 60                                                        |
| Fax : 02/549 82 74                                                                | Fax : 02/549 82 74                                                          |
| <a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a>                            | <a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a>                          |
| e-mail : <a href="mailto:publications@laChambre.be">publications@laChambre.be</a> | e-mail : <a href="mailto:publicaties@deKamer.be">publicaties@deKamer.be</a> |

## SOMMAIRE

Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable et à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la cellule fédérale 'arnaques de la consommation'" (n° 1540)

**Orateurs:** **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable

Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable et à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'annulation du projet e-Day" (n° 1541)

**Orateurs:** **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable

Questions jointes de 4

- Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la circulaire ministérielle relative au tuning" (n° 1671)

- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation applicable aux adeptes du tuning" (n° 1725)

**Orateurs:** **Sophie Pécriaux, Roel Deseyn, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'extension de la réglementation relative à la délivrance de cartes de riverains" (n° 1697)

**Orateurs:** **Guido De Padt, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Georges Lenssen au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les chèques-taxi" (n° 1717)

**Orateurs:** **Georges Lenssen, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la fraude organisée au centre de contrôle technique de Marquain" (n° 1728)

**Orateurs:** **Annick Saudoyer, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

## INHOUD

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling en aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de federale cel Consumentenbedrog" (nr. 1540)

**Sprekers:** **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling en aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het afblazen van het e-Day project" (nr. 1541)

**Sprekers:** **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling

Samengevoegde vragen van 4

- mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ministeriële omzendbrief inzake tuning" (nr. 1671)

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de regeling voor tuners" (nr. 1725)

**Sprekers:** **Sophie Pécriaux, Roel Deseyn, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verruiming van de regelgeving inzake de uitreiking van bewonerskaarten" (nr. 1697)

**Sprekers:** **Guido De Padt, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Georges Lenssen aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de taxicheques" (nr. 1717)

**Sprekers:** **Georges Lenssen, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de fraude gepleegd in het autokeuringscentrum van Marquain" (nr. 1728)

**Sprekers:** **Annick Saudoyer, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie



# COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

LUNDI 16 FÉVRIER 2004

Après-midi

# COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 16 FEBRUARI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.20 par M. Francis Van den Eynde, président.

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

**01** Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable et à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la cellule fédérale 'arnaques de la consommation'" (n° 1540)

**01** Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling en aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de federale cel Consumentenbedrog" (nr. 1540)

**01.01** Roel Deseyn (CD&V): Entre l'été 2002 et l'été 2003, la cellule fédérale "Arnaques de la consommation" a reçu 1.067 plaintes. Nombre de ces plaintes portaient sur les coûteuses lignes payantes au préfixe 0900. Lorsqu'il appelle ces numéros, le consommateur est souvent tenu en ligne interminablement. Il faut rechercher et combattre ce genre d'abus. Une politique préventive active est importante cet égard.

**01.01** Roel Deseyn (CD&V): Tussen de zomer van 2002 en die van 2003 kreeg de federale cel Consumentenbedrog 1.067 klachten binnen. Veel klachten gingen over de dure betaallijnen met het prefix 0900. Op die nummers, die duur tot zeer duur zijn, worden mensen vaak eindeloos aan het lijntje gehouden. Dit soort misbruiken moet worden opgespoord en bestreden. Een actief preventief beleid is daarbij belangrijk.

Pouvons-nous consulter le rapport annuel de la cellule? Est-ce déjà possible en ligne?

Quelles mesures préventives la ministre envisage-t-elle?

L'IBPT ne doit-il pas jouer un rôle plus actif dans ce contexte, étant donné qu'il loue les lignes payantes?

Kunnen we inzage krijgen in het jaarverslag van de cel? Kan dat nu al online?

Aan welke preventieve maatregelen denkt de minister?

Moet het BIPT in deze geen meer actieve rol spelen, aangezien het de betaallijnen verhuurt?

**01.02** Freya Van den Bossche, ministre (*en néerlandais*): Le fruit des travaux de la cellule fédérale en charge des arnaques à la consommation pourra bientôt être consulté sur Internet, et plus précisément sur le site du SPF Economie. Les citoyens y trouveront également des conseils sur les démarches à suivre pour porter plainte. Le site sera régulièrement mis à jour

**01.02** Minister Freya Van den Bossche (*Nederlands*): Binnenkort zijn de werkzaamheden van de federale cel Consumentenbedrog raadpleegbaar op het internet, met name op de site van de FOD Economie. Daarbij zal men ook tips geven over hoe klachten kunnen worden ingediend. De site zal geregeld worden aangepast in de wetenschap dat oplichters erg creatief zijn en dus

sachant que les escrocs font preuve d'une grande créativité et qu'ils ne cessent de mettre sur pied de nouvelles formes d'arnaques. En outre, la cellule fédérale informera et avertira la population autant que possible par le biais de communiqués de presse.

Malgré de nombreuses initiatives préventives, je crains que notre action ne soit pas suffisamment dissuasive. Il pourrait y avoir davantage d'actions en cessation si le consommateur est escroqué. Je renvoie à cet égard aux mesures prises à l'encontre de Lekturama. De fait, la répression a un effet dissuasif.

L'IBPT relève des compétences de Mme Moerman. Les inspecteurs de cet institut ne restent certainement pas les bras croisés. L'IBPT s'emploie également à élaborer un plan visant à clarifier la situation en ce qui concerne les différents numéros auxquels correspondent différents tarifs. Notre objectif à cet effet est d'améliorer la transparence pour les consommateurs et éviter à certains d'entre eux des surprises fort désagréables lors de la réception de leur facture.

**01.03 Roel Deseyn (CD&V):** Il est regrettable que le rapport de la cellule fédérale ait d'abord été communiqué à la presse et qu'il doive encore être publié sur internet. Pour le reste, nous nous félicitons évidemment de cette initiative.

L'IBPT constitue en effet un organisme ressortissant à la tutelle de la ministre Moerman, mais la ministre de la Protection de la consommation doit également revendiquer un rôle plus important, et ainsi demander davantage d'attention pour le consommateur. Si la répression est nécessaire, de nombreuses initiatives peuvent également être prises en matière de prévention : l'IBPT doit imposer aux locataires de lignes payantes des conditions concernant l'obligation d'informer clairement le consommateur.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable et à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'annulation du projet e-Day" (n° 1541)**

**02.01 Roel Deseyn (CD&V):** Le projet e-Day destiné à permettre aux personnes défavorisées d'acquérir un PC à bas prix a été annulé,

voortdurend nieuwe oplichtingspraktijken bedenken. De federale cel zal daarnaast via persberichten de bevolking zoveel mogelijk informeren en waarschuwen.

Preventief gebeurt er zeker heel wat, maar ik vrees dat we te weinig afschrikkend optreden. Men zou meer vorderingen tot staking kunnen instellen als de consument bedrogen wordt. Ik verwijs naar mijn actie tegen Lekturama. Repressie heeft immers een ontradend effect.

Minister Moerman heeft de voorgedij over het BIPT. De inspecteurs van het BIPT blijven zeker niet bij de pakken zitten. Het instituut werkt ook aan een plan om meer klaarheid te scheppen in de diverse nummers waarvoor verschillende tarieven gelden. Meer transparantie voor de consument is daarbij de doelstelling, want sommige bellers komen inderdaad voor zeer onaangename verrassingen te staan als ze de rekening gepresenteerd krijgen.

**01.03 Roel Deseyn (CD&V):** Het is jammer dat het rapport van de federale cel eerst bij de pers belandde en nu nog op het net moet worden geplaatst. Voor de rest juichen we dat initiatief toe natuurlijk.

Het BIPT is inderdaad een instelling onder de voorgedij van minister Moerman, maar ook de minister van Consumentenzaken moet daar een grotere rol opeisen en zo meer aandacht voor de consument vragen. Repressie is nodig, maar preventief kan er ook heel wat gebeuren: BIPT moet aan de huurders van betaallijnen voorwaarden opleggen in verband met de duidelijke informatie aan de consument.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling en aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het afblazen van het e-Day project" (nr. 1541)**

**02.01 Roel Deseyn (CD&V):** Het project e-Day, dat kansarmen goedkoop aan een pc moest helpen, is afgevoerd, onder meer omwille van een

notamment en raison d'un conflit de compétences avec le gouvernement flamand. Le gouvernement fédéral n'est pas pour autant exempté de sa mission de réduire la fracture numérique. Il entend ainsi faciliter l'accès à Internet en stimulant les connexions large bande «light», ce qui ne présente guère d'intérêt pour les personnes qui disposent pas du matériel nécessaire à cet effet. Or, c'est précisément ce groupe-cible qui n'est souvent pas en mesure non plus de se rendre dans une bibliothèque pour y envoyer des courriels.

Le gouvernement a-t-il élaboré une stratégie pour associer les personnes défavorisées aux développements de la technologie numérique? Quelles mesures a-t-il prises au cours des derniers mois? A-t-il déjà établi le document, requis par la Commission européenne, expliquant sa stratégie en matière de large bande? La ministre Moerman ne nous a en tout cas encore communiqué aucun texte. Il incombe dès lors une fois de plus à la ministre de la Protection de la consommation de défendre les intérêts des consommateurs défavorisés en la matière.

**02.02** **Freya Van den Bossche**, ministre (*en néerlandais*): Un conflit de compétence ayant surgi avec la Flandre, le gouvernement précédent avait abandonné le projet e-Day. L'objectif demeurerait cependant inchangé, comme en témoigne d'ailleurs l'accord de gouvernement. Je réexamine actuellement ce dossier en concertation avec la ministre Arena. Bien que ne soyons pas à court d'idées, nous devons veiller à ne pas dépasser les limites de nos compétences.

La nouvelle loi sur les télécommunications traitera en tout de la i-line, de sorte que les écoles, les bibliothèques et les hôpitaux disposeront de la large bande.

Il a fallu attendre longtemps les textes des régions à propos de la large bande mais ils ont entre temps été insérés dans le document global qui pourra encore être renvoyé à l'Europe cette semaine. La ministre, Mme Moerman, pourra informer la commission très bientôt.

**02.03** **Roel Deseyn** (CD&V): Il est encourageant de constater qu'on songe à certains groupes en ce qui concerne les TIC. J'espère que nous serons prochainement informés des idées de la ministre.

En ce qui concerne i-line, je me souviens d'une discussion avec M. Vande Lanotte à propos du financement et plus précisément de la question de savoir à qui il appartenait de payer. A cet égard, je suggère, dans le cadre des nouveaux projets, de

bevoegdheidsconflict met de Vlaamse regering. Dat ontslaat de federale regering niet van de taak om de digitale kloof te dichten. Ze wil bijvoorbeeld de toegang tot het internet vergemakkelijken door de breedband light te stimuleren. Maar mensen zonder hardware hebben daar weinig boodschap aan. En precies die groep kan dikwijls ook niet in bibliotheken terecht om er e-mails te versturen.

Heeft de regering wel een strategie om de kansarmen te betrekken bij de digitale ontwikkelingen? Welke maatregelen heeft de ze de voorbije maanden genomen? Heeft ze al het document klaar, zoals de Europese Commissie vraagt, waarin ze haar breedbandstrategie uit de doeken doet? Van minister Moerman hebben we in elk geval nog geen tekst gezien. Het is dus weer aan de minister van Consumentenzaken om hier de belangen van de kansarme consument te behartigen.

**02.02** Minister **Freya Van den Bossche** (*Nederlands*): De vorige regering blies het e-Day-project af omwille van een bevoegdheidsconflict met Vlaanderen, maar de doelstelling bleef overeind, zoals overigens ook blijkt uit het regeerakkoord. Ik ben dit aan het bekijken met minister Arena. Het ontbreekt ons niet aan ideeën, maar we moeten ervoor zorgen dat we binnen onze beperkte bevoegdheden blijven.

I-line komt in elk geval in de nieuwe telecomwet, zodat scholen, bibliotheken en ziekenhuizen over breedband zullen beschikken.

Het was lang wachten op teksten van de regio's over breedband, maar nu die er zijn en geïntegreerd werden in het totaaldocument, kan dat deze week nog naar Europa. Minister Moerman zal de commissie zeer binnenkort kunnen informeren.

**02.03** **Roel Deseyn** (CD&V): Het is hoopgevend dat op ICT-vlak aan welbepaalde groepen wordt gedacht. Ik hoop dat we gauw kennis kunnen nemen van de ideeën van de ministers.

Wat i-line betreft herinner ik mij een discussie met minister Vande Lanotte over de financiering en meer bepaald over wie moest betalen. Ik raad aan om daarover bij de nieuwe projecten meteen klare wijn te schenken.

préciser les choses d'emblée.

L'argument selon lequel les régions seraient responsables du retard n'a pas été invoqué par le passé. J'espère disposer des textes prochainement car le délai est dépassé de deux mois.

**02.04 Freya Van den Bossche**, ministre (*en néerlandais*): J'ai considéré que Mme Moerman fournirait les textes mais nous pouvons le cas échéant le faire aussi, bien évidemment.

Le **président**: Je propose que la ministre fournisse les textes au secrétariat de la commission et qu'ils soient distribués aux membres.

**02.05 Roel Deseyn** (CD&V): Concernant la législation relative aux télécommunications, notre pays fait pâle figure. Premièrement, M. Daems a perdu énormément de temps dans ce cadre. Ensuite, le transfert des dossiers n'a pas été aisé. Enfin, Mme Moerman ne parvient pas à respecter les délais annoncés. Mais l'espoir fait vivre.

*L'incident est clos.*

### **03 Questions jointes de**

- Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la circulaire ministérielle relative au tuning" (n° 1671)
- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation applicable aux adeptes du tuning" (n° 1725)

**03.01 Sophie Pécriaux** (PS): Le 10 décembre 2003, je relayais certaines craintes des adeptes du tuning.

Vous m'aviez répondu, à l'époque, qu'il entrerait dans vos intentions de prévoir un cadre légal rencontrant les préoccupations de ces personnes.

Je suppose que la circulaire ministérielle relative à cette problématique participe à cette logique mais j'émettrai quelques réserves, notamment en ce qui concerne le surbaissement minimum de onze centimètres. Comment cette norme a-t-elle été déterminée? Est-elle compatible avec l'état de notre réseau routier et nos infrastructures de sécurité routière?

De plus, une circulaire ministérielle n'offre pas les mêmes garanties juridiques qu'un arrêté royal ou une loi.

Comment comptez-vous améliorer la sécurité juridique en ce domaine?

Het argument dat de vertraging van de tekst te wijten is aan de regio's, werd vroeger niet gebruikt. Ik hoop eerstdaags over de teksten te beschikken; de deadline is tenslotte al twee maanden overschreden.

**02.04 Minister Freya Van den Bossche** (*Nederlands*): Ik ging ervan uit dat minister Moerman de teksten ter beschikking zou stellen, maar desgewenst kunnen wij dat natuurlijk ook doen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister de teksten bezorgt aan het commissiesecretariaat, dat ze zal verdelen onder de leden.

**02.05 Roel Deseyn** (CD&V): Ons land slaat een mal figuur op het vlak van de telecomwetgeving, met minister Daems die veel tijd verloor, waarna een moeilijke bevoegdheidsoverdracht volgde en minister Moerman die al enkele maanden verkondigt dat het voor deze maand zal zijn. Hoop doet echter leven.

*Het incident is gesloten.*

### **03 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ministeriële omzendbrief inzake tuning" (nr. 1671)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de regeling voor tuners" (nr. 1725)

**03.01 Sophie Pécriaux** (PS): Op 10 december 2003 maakte ik gewag van bepaalde bekommernissen van de tuningliefhebbers. U antwoordde toen dat u hieraan tegemoet wilde komen door een wettelijk kader te scheppen.

Ik veronderstel dat de ministeriële omzendbrief ter zake die logica volgt maar wil er toch enig voorbehoud bij maken, met name wat de minimumhoogte van 11 centimeter betreft. Hoe werd deze norm bepaald? Is zij verenigbaar met de staat van ons wegennet en onze voorzieningen voor de verkeersveiligheid?

Bovendien biedt een ministeriële omzendbrief niet dezelfde rechtswaARBorgen als een koninklijk besluit of een wet.

Hoe denkt u de rechtszekerheid op dit gebied te verbeteren?

Par ailleurs, vous déclarez vouloir réglementer certaines choses - habitacles renforcés, tableaux de bord, fixation des roues, filtres à air,... - mais vous ne les abordez pas toutes; je pense, ici, aux suspensions, aux jantes, aux échappements ...

Quelles sont vos intentions pour résoudre les difficultés rencontrées par les importateurs, les installateurs et les adeptes?

Enfin, quand pourrons-nous voir le label TUV, largement reconnu en Europe, appliqué aux réalités de notre pays?

Ma priorité première restant l'amélioration de la sécurité routière et du comportement des usagers, force est de reconnaître que le tuning constitue cependant une réalité et qu'il faut dépasser certains clichés réducteurs pour trouver des solutions raisonnables et durables à l'évolution de cette pratique.

**03.02 Roel Deseyn (CD&V):** En cas de transformation d'un véhicule, il ne devrait y avoir à l'avenir qu'un contrôle unique qui accorderait une attention particulière à plusieurs éléments comme la tenue de route, la plaque d'immatriculation, etc. Un cachet serait ensuite apposé sur le certificat de visite.

Que se passera-t-il si le véhicule est encore transformé ultérieurement? Devra-t-il à nouveau recevoir un cachet? Dans ce cas, ces cachets seront-ils datés? Cette procédure n'est-elle pas complexe?

Les amateurs de *tuning* souhaitent pouvoir continuer à pratiquer leur hobby. La transformation créative d'un véhicule constitue l'essence même de ce hobby. Je n'accepte donc pas que seul un garagiste agréé puisse effectuer les transformations, avec les certificats de montage. Je soutiens toutefois pleinement l'avis selon lequel il faut imposer un certificat TUV.

Avons-nous la garantie que les assureurs suivront la logique préconisée par le ministre, ou plaideront-ils en faveur de l'introduction d'une nouvelle police? Comment la police réagira-t-elle durant la période de transition? Tout esprit revanchard est bien sûr à proscrire. Quel est le statut du certificat de conformité si le véhicule est impliqué dans un accident?

Bref, les adeptes du tuning doivent savoir à quoi s'en tenir. Il y a un an déjà, j'ai plaidé pour la publication d'un vade-mecum pour le tuning et pour la mise en place d'un site web. Le ministre fait-il

U stelt dat u een aantal zaken wil reglementeren - versterkte autocabine, dashboard, wielbevestiging, luchtfilters, enz. - maar over sommige aspecten rept u niet: ik denk meer bepaald aan de ophanging, de velgen, de uitlaat, enz.

Hoe denkt u de moeilijkheden waarmee invoerders, installateurs en fans te maken hebben, op te lossen?

Wanneer zal het TÜV-label, dat in geheel Europa erkenning geniet, in ons land toepassing vinden?

Mijn prioriteit is en blijft de verkeersveiligheid en het gedrag van de weggebruikers, maar we moeten nu eenmaal vaststellen dat tuning een niet meer weg te denken verschijnsel is geworden. We moeten dan ook, wars van alle clichés, afstappen van het hokjesdenken om redelijke en blijvende oplossingen te vinden in het licht van de evolutie van dit fenomeen.

**03.02 Roel Deseyn (CD&V):** Er zou in geval van verbouwing van een voertuig een eenmalige keuring komen met bijzondere aandacht voor enkele elementen zoals de wegligging, de nummerplaat, enzovoort. Vervolgens zou op het keuringsbewijs een stempel worden aangebracht.

Wat indien het voertuig daarna nog eens wordt verbouwd? Moet het dan opnieuw een stempel krijgen? Worden die stempels dan gedateerd? Is dit niet complex?

De tuners vragen om hun hobby verder te mogen blijven uitoefenen. Het creatief verbouwen van een voertuig behoort tot de kern van die hobby. Ik ben het er dan ook niet mee eens dat alleen een erkend garagehouder met montage-attest de verbouwingen zou mogen uitvoeren. Ik sta er wel volledig achter dat er een TÜV-attest moet komen.

Is er een garantie dat de verzekeraars de door de minister voorgestelde logica volgen of zullen ze pleiten voor het invoeren van een nieuwe polis? Hoe zal de politie reageren in de tussenperiode? Het kan niet de bedoeling zijn dat die revanchistisch zou optreden. Wat is het statuut van het conformiteitsattest indien het voertuig betrokken raakt bij een ongeval?

Kortom, er moet duidelijkheid komen voor de tuners. Een jaar geleden al pleitte ik voor het invoeren van een tuninggidsje en een website. Maakt de minister een duidelijk onderscheid tussen

clairement la distinction entre le tuning à des fins esthétiques d'une part et d'autres formes de tuning de l'autre? La sécurité routière doit à tout moment primer. L'échéance du 1<sup>er</sup> mars ne paraît-elle pas fort rapprochée? Il est sans doute opportun de faire d'abord toute la lumière sur ce sujet avant d'aller plus loin.

**03.03 Bert Anciaux**, ministre (*en français*) : La circulaire ministérielle relative aux véhicules surbaissés règle 80 % des problèmes rencontrés par les amateurs de tuning, notamment en ce qui concerne les suspensions.

L'article 78 § 1, 3° de l'arrêté royal du 15 mars 1968 autorise la mise en circulation de véhicules ou accessoires à condition que ceux-ci présentent une amélioration de construction ou soient homologués selon des règles équivalentes ou supérieures aux règles prévues par l'arrêté royal.

Des contrôles obligatoires sont prévus avant la date de remise en circulation et visent tout véhicule ayant fait l'objet d'une modification relative au châssis, à la carrosserie ou aux équipements.

La transformation doit être exécutée conformément aux exigences prescrites dans l'agrément des véhicules surbaissés, la conformité étant attestée par un rapport d'un laboratoire européen agréé (une attestation TUV, par exemple).

Le niveau maximum de surbaissement est fixé à 11 centimètres mais cet élément sera encore évalué lors de l'intégration de la circulaire ministérielle ans l'arrêté royal du 15 mars 1968.

L'arrêté royal du 17 mars 2003 règle, quant à lui, la plupart des problèmes de jantes et de pneus.

La directive du 6 mai 2003, combinée avec l'arrêté royal du 17 mars 2003 et la circulaire ministérielle, améliorera considérablement la sécurité juridique des véhicules transformés.

Nous continuerons nos discussions avec le secteur du tuning afin d'améliorer cet aspect de la question.

(*En néerlandais*) Les mesures que j'ai prises visent à clarifier la situation et à assurer un équilibre entre deux préoccupations: d'une part, empêcher les adeptes du tuning de gêner autrui et, d'autre part, garantir la sécurité routière.

Rien ne permet d'affirmer que les sociétés d'assurance changeraient d'attitude vis-à-vis des véhicules transformés. La circulaire ministérielle

optisch-esthetische en andere vormen van tuning? De verkeersveiligheid staat immers voorop. Lijkt 1 maart niet bijzonder vroeg? Het is wellicht aangewezen om eerst alles goed uit te klaren.

**03.03 Minister Bert Anciaux** (*Frans*): De ministeriële rondzendbrief met betrekking tot de verlaagde voertuigen regelt 80 procent van de problemen waar tuningliefhebbers mee af te rekenen krijgen, meer bepaald op het vlak van de ophanging.

Krachtens artikel 78 § 1, 3° van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 kan de minister toelaten dat voertuigen of toebehoren, die een verbetering inzake constructie zijn of die goedgekeurd werden volgens regels, welke gelijkwaardig zijn aan of een beter resultaat opleveren dan de in het koninklijk besluit vervatte regels, in het verkeer worden gebracht.

Wanneer wijzigingen werden aangebracht aan het chassis, het koetswerk of de uitrusting van het voertuig, dient het een verplichte controle te ondergaan voor het opnieuw in het verkeer kan worden gebracht.

De verbouwing moet overeenkomstig de eisen die gelden voor de goedkeuring van verlaagde voertuigen worden uitgevoerd. Dat wordt bevestigd door een verslag van een erkend Europees labo, bijvoorbeeld een TÜV-attest.

De minimumhoogte bedraagt 11 centimeter. Dat punt wordt opnieuw bekeken naar aanleiding van de integratie van de ministeriële rondzendbrief in het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Het koninklijk besluit van 17 maart 2003 regelt de meeste problemen in verband met de velgen en de banden.

De richtlijn van 6 mei 2003, in combinatie met het koninklijk besluit van 17 maart 2003 en met de ministeriële rondzendbrief, werkt de rechtszekerheid met betrekking tot de verbouwde voertuigen sterk in de hand.

We zullen het overleg met de tuningsector voortzetten om op dat vlak verbeteringen aan te brengen.

(*Nederlands*) De maatregelen die ik neem, scheppen duidelijkheid zorgen voor een evenwicht tussen twee bekommernissen: de tuners mogen niet worden gepest met hun hobby en de verkeersveiligheid moet worden gevrijwaard.

Er is geen enkele reden om te veronderstellen dat de verzekeringsmaatschappijen een andere houding zouden aannemen dan ten aanzien van

sera portée à la connaissance des services de police par les canaux traditionnels. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de l'arrêté royal du 15 mars 1968 et renforcera sensiblement la sécurité juridique des adeptes du tuning. Le certificat de conformité, dont le statut juridique reste inchangé, devient un document de bord obligatoire, tout comme le certificat de montage.

Bien évidemment, je suis disposé à examiner chaque aspect du cadre légal et réglementaire à la lumière de la politique de sécurité routière.

Ma circulaire est prête et prendra cours le 1<sup>er</sup> mars 2004. Une courte période transitoire est prévue. À partir de mai 2004, les mesures s'inscriront dans le cadre de l'arrêté royal modifié.

Il me reste à examiner des éléments spécifiques, comme les poignées et le film. Je ne veux prendre aucun risque à cet égard. Il y a toutefois un aspect auquel je ne veux en aucune façon déroger, c'est le niveau sonore autorisé.

L'abaissement du véhicule concerne le châssis, ce qui touche directement à la sécurité routière. Nous avons toujours affirmé qu'il devait être effectué par un garagiste agréé. Ce point a été définitivement discuté avec la communauté des amateurs de *tuning*.

Je ne suis pas en mesure aujourd'hui d'apporter une réponse concernant la proposition de M. Deseyn d'ajouter des annexes au certificat de conformité ou au certificat de contrôle technique. Cet ajout ne me pose aucun problème à première vue, mais je vous informerai par écrit. Pour ma part, il n'est pas nécessaire de passer par le contrôle technique pour le moindre phare ajouté.

**03.04 Sophie Pécriaux (PS):** Je suis heureuse d'apprendre qu'une évaluation du surbaissement de 11 centimètres sera réalisée.

**03.05 Bert Anciaux, ministre (en français):** L'Autriche et un autre pays ont adopté ce niveau maximal de surbaissement.

**03.06 Sophie Pécriaux (PS):** Nous nous réjouissons de la poursuite des discussions avec ce secteur. Les futures circulaires seront-elles de nature à modifier l'arrêté royal du 17 mars 2003 ?

**03.07 Bert Anciaux, ministre (en français):** Absolument.

omgebouwde voertuigen. De politiediensten zullen via de normale kanalen op de hoogte worden gebracht van de ministeriële circulaire. De maatregel kadert binnen het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en zal de rechtszekerheid voor de tuners aanzienlijk doen toenemen. Het juridisch statuut van het conformiteitsattest blijft ongewijzigd. Het wordt samen met het montageattest een verplicht boorddocument.

Ik ben vanzelfsprekend bereid om ieder aspect van het wettelijk en reglementair kader te bekijken vanuit het verkeersveiligheidsbeleid.

Mijn rondzendbrief is klaar en gaat in vanaf 1 maart 2004. Er geldt een korte overgangsperiode. Vanaf mei 2004 kaderen de maatregelen in het gewijzigde koninklijk besluit.

Bepaalde aspecten, zoals de klinken en de folie, onderzoek ik nog. Ik wil daar geen enkel risico nemen. Er is één aspect waar ik niet van wil afwijken, namelijk het toegelaten geluid.

De verlaging van de wagen heeft te maken met het chassis en dat raakt rechtstreeks aan de verkeersveiligheid. We hebben altijd gezegd dat dit via een erkende garagehouder moet gebeuren. Dat is ook helemaal uitgepraat met de tuninggemeenschap.

Op het voorstel van de heer Deseyn om bijlagen bij het conformiteitsattest of het keuringsattest te voegen kan ik vandaag niet antwoorden. Ik heb er op het eerste gezicht geen probleem mee, maar ik zal de uitkomst schriftelijk meedelen. Wat mij betreft hoeft men niet voor elk licht dat men bijplaatst, via de keuring passeren.

**03.04 Sophie Pécriaux (PS):** Ik ben blij te horen dat de minimumhoogte van 11 centimeter zal worden geëvalueerd.

**03.05 Minister Bert Anciaux (Frans):** Oostenrijk en nog een ander land hebben deze minimumhoogte goedgekeurd.

**03.06 Sophie Pécriaux (PS):** Wij zijn tevens verheugd over het feit dat de besprekingen met deze sector worden voortgezet. Zullen de toekomstige omzendbrieven ertoe strekken het koninklijk besluit van 17 maart 2003 te wijzigen?

**03.07 Minister Bert Anciaux (Frans):** Inderdaad.

**03.08 Roel Deseyn** (CD&V): Un certain nombre de choses sont désormais clarifiées. L'abaissement du châssis s'effectue dans un garage agréé mais, pour le reste, les adeptes du tuning peuvent pratiquer leur hobby sans être ennuyés. La sécurité routière prime. Si les « tuners » n'étaient plus obligés de se soumettre au contrôle technique chaque fois qu'ils ajoutent un phare à leur véhicule, des divergences d'opinion entre les services de police et les « tuners » pourraient naître. Voilà pourquoi il vaut mieux que les « tuners » disposent d'une annexe.

*L'incident est clos.*

**04 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'extension de la réglementation relative à la délivrance de cartes de riverains" (n° 1697)**

**04.01 Guido De Padt** (VLD): L'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 empêche les citoyens qui possèdent deux véhicules d'obtenir une carte de riverain pour leur second véhicule, une seule carte pouvant être délivrée par logement. Certaines communes ont trouvé une solution pratique à cette restriction. Anvers, par exemple, applique un système d'abonnement pour le stationnement du second véhicule.

Dans le cadre de la lutte contre l'exode urbain notamment, il convient d'assouplir la réglementation actuelle dans les plus brefs délais. Le ministre s'est déjà régulièrement déclaré favorable à une adaptation, mais qu'a-t-il entrepris concrètement ?

**04.02 Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Certaines villes telles que Anvers et Hasselt délivrent effectivement déjà une carte de paiement aux habitants à qui la réglementation de 1991 ne permet pas d'obtenir une carte de riverain officielle.

Je compte modifier l'arrêté ministériel, afin de permettre aux communes de déterminer en toute autonomie le nombre de cartes de riverain qu'elles souhaitent accorder par logement. Il est vrai que les possibilités de stationnement varient selon la commune.

En vertu de l'article 3 dudit arrêté ministériel du 18 décembre 1991, le demandeur d'une carte de riverain doit attester sur l'honneur que ni lui-même, ni une personne occupant le même logement que lui, ne dispose pour le véhicule en question d'un garage ou d'un emplacement de stationnement dans un rayon de plus ou moins 400m de son

**03.08 Roel Deseyn** (CD&V): Een aantal zaken is uitgeklaard. De verlaging van het chassis gebeurt bij een erkende garage, maar voor de rest kunnen de tuners hun hobby zelf uitoefenen zonder gepest te worden. De verkeersveiligheid staat hierbij voorop. Als men niet voor elk bijkomend licht naar de keuring moet, kunnen er meningsverschillen ontstaan tussen de politiediensten en de tuners. Daarom beschikken de tuners beter over een bijlage.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verruiming van de regelgeving inzake de uitreiking van bewonerskaarten" (nr. 1697)**

**04.01 Guido De Padt** (VLD): Het ministerieel besluit van 18 december 1991 maakt het voor stadsbewoners met twee wagens onmogelijk om voor hun tweede wagen een bewonerskaart te krijgen, aangezien er slechts één kaart per wooneenheid mag worden uitgereikt. Sommige gemeenten passen een praktische mouw aan deze restrictie. Zo werkt Antwerpen met een soort parkeerabonnement voor de tweede auto.

Onder meer in het kader van de strijd tegen de stadsvlucht moet de huidige reglementering dringend versoepeld worden. De minister heeft al geregeld te kennen gegeven dat hij daarvoor wel te vinden is, maar wat doet hij concreet?

**04.02 Minister Bert Anciaux** (*Nederlands*): Bepaalde steden zoals Antwerpen en Hasselt reiken inderdaad al een parkeerbetaalkaart uit aan inwoners die volgens de reglementering van 1991 geen recht hebben op een officiële bewonerskaart.

Ik ben van plan het ministerieel besluit te wijzigen, zodat de gemeenten autonoom kunnen beslissen hoeveel kaarten ze per wooneenheid willen uitreiken. De parkeersituatie verschilt immers van gemeente tot gemeente.

Volgens artikel 3 van dat ministerieel besluit moet wie een tweede bewonerskaart aanvraagt, op zijn eer verklaren dat hij niet over een garage of vaste parkeerplaats beschikt binnen een straal van vierhonderd meter rond die woonplaats. Die bepaling zal integraal uit het ministerieel besluit worden geschrapt, omdat ze het bezit van een

domicile. Cette disposition encourageant la propriété d'un garage et étant de plus incontrôlable, elle sera abrogée.

Les modifications ont été soumises à l'avis des Régions. Les Régions flamande et wallonne ont souscrit au texte dans son ensemble, alors le gouvernement bruxellois a quant à lui émis quelques observations. Le projet est à présent soumis au Conseil d'Etat, après quoi l'arrêté ministériel ainsi modifié sera promulgué dans les meilleurs délais.

*L'incident est clos.*

**05** Question de M. Georges Lenssen au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les chèques-taxi" (n° 1717)

**05.01** **Georges Lenssen** (VLD): Le week-end, la circulation routière est toujours très meurtrière et ce sont les jeunes qui à cet égard paient le plus lourd tribut. C'est la raison pour laquelle la section Spirit de Waasmunster a l'intention d'instaurer des chèques taxi pour que les jeunes puissent aller en boîte et, surtout, en revenir en toute sécurité. Sous la législature précédente, j'avais déjà déposé moi-même une proposition de loi allant dans ce sens. En l'absence de transports publics nocturnes, un taxi pratiquant des tarifs démocratiques est la seule alternative à la voiture personnelle.

Dans ma proposition, les chèques taxi seraient délivrés par les communes qui pourraient ensuite en demander le remboursement à l'autorité publique. Les communes pourraient décider en toute autonomie de quelles conditions elles assortissent les chèques, notamment sur le plan de l'âge, de la date et de la distance. La baisse du nombre de victimes de la route aura aussi un effet positif sur les risques d'assurance pour les assureurs qui imposent aujourd'hui des primes prohibitives aux jeunes chauffeurs.

Que pense le ministre de ce concept de chèques taxi?

**05.02** **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): La réduction du nombre d'accidents qui se produisent le week-end compte parmi les priorités du gouvernement. L'idée des chèques-taxi me semble dès lors particulièrement intéressante. Par ailleurs, cette initiative pourrait favoriser l'emploi dans le secteur des taxis.

J'ai déjà inséré cette proposition dans l'avant-projet de Plan national de la mobilité durable. Mes

garage ontmoedigt en niet te controleren is.

De wijzigingen werden al voor advies voorgelegd aan de Gewesten. Het Vlaamse en Waalse Gewest gingen over de gehele lijn akkoord, de Brusselse regering had enkele opmerkingen. Het ontwerp wordt nu voorgelegd aan de Raad van State. Daarna al het gewijzigde MB zo snel mogelijk worden uitgevaardigd.

*Het incident is gesloten.*

**05** Vraag van de heer Georges Lenssen aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de taxicheques" (nr. 1717)

**05.01** **Georges Lenssen** (VLD): Het weekendverkeer blijft een zware tol eisen aan vooral jonge mensenlevens. De Spirit-afdeling van Waasmunster wil via de invoering van taxicheques jongeren op een veilige manier van en naar de uitgaansgelegenheden brengen. Ikzelf heb tijdens de vorige regeerperiode al een wetsvoorstel ingediend in die zin. Als er geen nachtelijk openbaar vervoer is, is een betaalbare taxi het enige alternatief voor de eigen auto.

In mijn voorstel worden de taxicheques uitgereikt door de gemeenten, die het geld kunnen terugvorderen van de federale overheid. De gemeenten zouden autonoom kunnen beslissen welke voorwaarden ze aan de cheques verbinden, onder meer op het vlak van leeftijd, tijdstip en afstand. De daling van het aantal verkeersslachtoffers zal ook een gunstig effect hebben op de verzekeringsrisico's voor de verzekeraars, die nu peperdure premies opleggen aan jonge chauffeurs.

Wat is de mening van de minister over dit concept van taxicheques?

**05.02** Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): De daling van het aantal weekendongevallen is een van de prioriteiten van de regering. De idee van de taxicheques lijkt me dan ook bijzonder interessant. Bovendien zou het initiatief de tewerkstelling in de taxisector kunnen bevorderen.

Ik heb dit voorstel ondertussen al opgenomen in het voorontwerp van het Nationaal Plan voor Duurzame

services l'examineront en détail. Si ce plan s'avère réalisable, je prendrai contact avec les parties concernées. Les coûts y afférents ne devraient pas constituer un obstacle : les coûts sociaux des accidents du week-end dépasseront toujours de loin les coûts nécessaires au développement d'un réseau de transport nocturne de qualité.

La proposition de loi déposée par M. Lenssen prouve que le caractère prioritaire de la sécurité routière fait l'unanimité au sein de la majorité.

**05.03 Georges Lenssen (VLD):** L'incidence éventuelle de l'introduction de chèques-taxi sur l'emploi dans le secteur des taxis n'est évidemment pas à dédaigner. Peut-être en résultera-t-il même une baisse des tarifs...

*L'incident est clos.*

**06 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la fraude organisée au centre de contrôle technique de Marquain" (n° 1728)**

**06.01 Annick Saudoyer (PS):** L'émission *Images à l'appui* de RTL-TVI a relaté des faits de corruption au centre de contrôle technique de Marquain, dans le Tournais : pour cent euros, soit trente euros de commission, un agent du centre passait en un jour quatre ou cinq véhicules qui devaient normalement recevoir une carte rouge. Et la combine dure semble-t-il depuis plus de trente ans ! Le contrôle technique d'Anderlecht semble avoir connu le même problème en mai dernier.

Le Groupement des sociétés agréées de contrôle automobile (GOCA) dénonce cette situation mais la relativise, car des cours de sensibilisation anti-corruption sont dispensés à tous les inspecteurs. Je doute cependant que ces procédés soient dissuasifs.

Que comptez-vous faire pour empêcher de telles situations?

**06.02 Bert Anciaux, ministre (en français):** Les stations de contrôle technique gérées par la société BIA font l'objet depuis un certain temps d'une attention particulière du SPF Mobilité et Transport en raison d'une qualité insatisfaisante de l'organisation du travail et du service aux clients : longues files d'attente auprès de certains centres d'examen du permis de conduire, fonctionnement en sous-effectif de certaines stations, absence d'une installation correcte pour la cellule

Mobilité. Mijn diensten zullen het grondig onderzoeken. Mocht blijken dat het plan realiseerbaar is, zal ik contact opnemen met alle betrokkenen. Over het kostenplaatje mogen we niet struikelen: de maatschappelijke kosten voor de weekendongevallen zullen altijd veel hoger zijn dan die voor de uitbouw van een degelijk nachtelijk vervoersnet.

Het wetsvoorstel-Lenssen bewijst in welke mate de meerderheid op één lijn zit ten aanzien van het prioritaire karakter van de verkeersveiligheid.

**05.03 Georges Lenssen (VLD):** De eventuele impact van de invoering van taxicheques op de tewerkstelling in de taxisector is natuurlijk niet te versmaden. Wie weet leidt dit zelfs tot een daling van de tarieven.

*Het incident is gesloten.*

**06 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobilité et Sociale Economie over "de fraude gepleegd in het autokeuringscentrum van Marquain" (nr. 1728)**

**06.01 Annick Saudoyer (PS):** In de RTL-TVI-televisieuitzending *Images à l'appui* werd melding gemaakt van corruptie in het keuringsstation van Marquain, bij Doornik. Tegen betaling van honderd euro, d.i. een commissie van dertig euro, verleende een medewerker van het keuringsstation in één dag een positief keuringsbewijs voor vier tot vijf voertuigen die normaal gezien een rode kaart hadden moeten krijgen. Die fraude zou al meer dan dertig jaar aanslepen! In het keuringsstation van Anderlecht zou zich in mei jongstleden hetzelfde probleem hebben voorgedaan.

De GOCA, het overkoepelend orgaan voor de autokeuring, laakt die situatie maar relativeert, want alle inspecteurs krijgen een opleiding waarin op de gevaren van corruptie wordt gewezen. Ik twijfel evenwel aan het ontradend effect van dergelijke vormingen.

Wat denkt u te ondernemen om dat soort situaties in de toekomst te voorkomen?

**06.02 Minister Bert Anciaux (Frans):** De FOD Mobilité et Vervoer besteedt al enige tijd bijzondere aandacht aan de keuringsstations onder het beheer van het bedrijf BIA, omdat de arbeidsorganisatie en de dienstverlening aan de klanten er te wensen overlaten. Zo zijn er lange wachttijden bij sommige rijexamencentra, zijn sommige stations onderbemand, beschikt één station niet over de gepaste uitrusting om milieutesten uit te voeren, en loopt de organisatie

« environnement » d'une des stations et anomalies dans l'organisation, notamment à la station de Marquain. La société s'est engagée à organiser des actions de prévention de la fraude auprès de son personnel et à remédier aux manquements.

L'émission a montré comment, contre rémunération par le propriétaire d'un véhicule, une personne extérieure intervient auprès de certains membres du personnel de contrôle technique afin d'obtenir qu'ils ne sanctionnent pas des défauts évidents existant dans le véhicule. On voit même un membre du personnel cacher un câble de frein à main complètement hors d'usage. La personne en question prétend exercer ce type d'activité depuis longtemps.

Suite à cette émission, le SPF Mobilité et Transport a envoyé sur place des contrôleurs, qui ont procédé à une première enquête, et il a enjoint au directeur de BIA de rétablir des conditions correctes de fonctionnement du contrôle technique de Marquain. Le rapport d'enquête a été communiqué au Parquet de Tournai, auprès duquel le SPF Mobilité et Transport a déposé plainte.

BIA a déposé une plainte pénale entre les mains d'un magistrat instructeur avec constitution de partie civile ; deux travailleurs soupçonnés de malversations ont été licenciés pour motif grave et, le 12 février, la station de Marquain a été rouverte avec un nouveau chef de station et un nouveau chef adjoint, venant de deux autres stations.

Sur base du rapport complet qui vient de m'être remis par mon administration, j'envisagerai les mesures appropriées pour aboutir à un redressement global de la qualité du fonctionnement des stations de contrôle technique de la société BIA.

Je ne ferai aucune autre déclaration car une instruction judiciaire est en cours.

**06.03 Annick Saudoyer (PS) :** Le dépôt d'une plainte est certainement plus dissuasif que des cours de prévention. La corruption est inacceptable, mais il est aussi très dangereux de remettre en circulation des voitures qui représentent un danger public, sans parler des problèmes qui se posent, notamment au niveau des assurances, en cas d'accident.

Pourrons-nous être tenus au courant des « mesures appropriées » que vous prendrez?

**06.04 Bert Anciaux, ministre (en français):** Oui.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à*

mank, met name in het station van Marquain. Het bedrijf heeft zich ertoe verbonden preventieve acties ten aanzien van fraude door personeelsleden te ondernemen en de tekortkomingen te verhelpen.

In de uitzending was te zien hoe een externe persoon personeelsleden van een keuringsstation benaderde met de vraag of zij, tegen betaling door de eigenaar, duidelijke gebreken aan een voertuig door de vingers zouden zien. Eén personeelslid zag men zelfs een kabel van een handrem verbergen die tot op de draad versleten was. De betrokken persoon beweerde dat dit soort praktijken al lang aan de gang was.

Tengevolge van deze uitzending stuurde de FOD Mobiliteit en Vervoer controleurs ter plaatse die een eerste onderzoek hebben uitgevoerd, en werd de directeur van BIA gelast het keuringsstation van Marquain opnieuw correct te laten werken.

Het onderzoeksverslag werd aan het parket van Doornik overgemaakt, waarbij de FOD Mobiliteit en Vervoer tevens klacht heeft ingediend.

BIA diende een strafrechtelijke klacht met burgerlijke partijstelling in bij een onderzoeksmagistraat; twee werknemers die van ambtsmisdrijven werden verdacht, werden om dringende reden ontslagen en op 12 februari werd het station van Marquain heropend met een nieuwe stationschef en een nieuwe adjunct-chef, die van twee andere stations komen.

Op basis van het volledige verslag dat ik van mijn administratie ontving, zal ik de nodige maatregelen treffen om de keuringsstations van het bedrijf BIA opnieuw naar behoren te doen werken.

Vermits er een gerechtelijk onderzoek loopt, leg ik geen enkele andere verklaring af.

**06.03 Annick Saudoyer (PS):** Als afschrikmiddel heeft het indienen van een klacht ongetwijfeld meer effect dan preventielessen. Niet alleen is corruptie onaanvaardbaar, het is ook erg gevaarlijk voertuigen opnieuw in het verkeer te brengen die een gevaar zijn voor de veiligheid. En dan heb ik het nog niet eens over de problemen met de verzekering die rijzen wanneer zij bij een ongeval zijn betrokken.

Kunnen wij op de hoogte worden gehouden van de "gepaste maatregelen" die u zal treffen?

**06.04 Minister Bert Anciaux (Frans):** Ja.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten*

15h.21.

*om 15.21 uur.*