



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**  
AVEC  
**COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT**  
**DES INTERVENTIONS**

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
**VERTAALD BEKNOPT VERSLAG**  
**VAN DE TOESPRAKEN**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**16-02-2004**

**Après-midi**

**maandag**

**16-02-2004**

**Namiddag**

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

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

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

## 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  
- 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  
- 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

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.  
La séance est ouverte à 14.20 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

**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** 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)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling)

(La réponse sera fournie par la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable)

**01.01** Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de minister, het probleem van de betalingsproblemen met 0900-nummers of juist 090 en dan een cijfer gaande van 0 tot 9 is al dikwijls aangehaald in de Kamer. Mensen worden vaak aan het lijntje gehouden via zo'n nummer. Er is al naar gestreefd om oplossingen te bedenken maar blijkbaar zijn die niet afdoende. Zeer vaak is het kwaad geschied vooraleer de eigenaars van de betaallijn aan de federale cel zijn doorgespeeld of vooraleer er klachten zijn doorgegeven. Nu, uit dat rapport van de federale cel consumentenbedrog blijkt dat het om 1.067 klachten gaat, wellicht slechts een zeer kleine fractie van de totaliteit. Daarom had ik eigenlijk graag een antwoord gekregen op een aantal vragen.

Ten eerste, zijn het jaarverslag en de werkzaamheden van de cel online te raadplegen? Ik vraag dat omdat het interessant is om wat meer inzicht te krijgen in deze problematiek. We hebben enkel via de pers wat elementen uit dit rapport gekregen. Het zou goed zijn om eventueel tot een bespreking te kunnen komen in de commissie. Indien het niet openbaar gemaakt is of gepubliceerd is, om welke reden dan ook, zou het goed zijn dat erin voorzien wordt zodat het toegankelijk wordt, niet alleen voor het brede publiek – waar men eigenlijk wat voorbeelden ziet van hoe men klacht kan indienen en wat ruchtbaarheid geeft aan de federale cel – maar ook voor mensen die vanuit het beleid wensen mee te sturen.

**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.

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?

Ten tweede, kan er meer preventief worden opgetreden? Zijn er reeds concrete maatregelen uitgedacht? De preventieve aanpak was toch ook een deeltje dat u wou belichamen in de tekst van de beleidsnota.

Ten derde, denkt u niet dat het BIPT in deze materie een actievere rol heeft te spelen als orgaan dat toch verantwoordelijkheid draagt voor het toelaten van deze dure betaallijnen? Als we bijvoorbeeld weten dat bepaalde lijnen – ik denk daarbij heel concreet aan bepaalde 0909-lijnen – een minimumtarief hanteren van 25 euro per oproep, wat eigenlijk zeer bedenkelijk is als principe, zou er vanuit het instituut meer preventief kunnen worden opgetreden.

Het zou goed zijn om op dat vlak wat nieuwe richtlijnen of maatregelen via het instituut te bepleiten om tegemoet te komen aan een groot deel van de vooropgestelde klachten.

**01.02** Minister **Freya Van den Bossche**: Mijnheer de voorzitter, het klopt dat de resultaten nu nog niet on-line beschikbaar zijn. Binnenkort zal dat wel zo zijn. De resultaten zullen te vinden zijn op de site van de FOD Economie onder de hoofding 'Bescherming van de consument'. Men kan via de site ook klacht indienen. Ook daar komt er dus een overzicht. Er zullen ook regelmatig updates komen, al was het maar om – zoals u zegt – te informeren, wat een preventief effect heeft.

U moet goed weten dat oplichters heel creatief zijn en vaak hun vorm van oplichting veranderen. Zeker wanneer wij ze op het spoor komen, is het belangrijk om snel over de informatie te kunnen beschikken.

Niet alleen zullen wij de site regelmatig updaten, we werken nu ook regelmatig met persberichten die rechtstreeks door de cel Consumentenbedrog worden verspreid – dus niet noodzakelijkerwijs door mij – telkens er een nieuwe vorm van oplichting wordt opgespoord. We hebben immers de ervaring dat de pers deze informatie vrij breed overneemt. Het is ook een goede manier om de mensen te verwittigen. Het feit dat wij er ook altijd de consumentenorganisaties en de beroepsorganisaties bij betrekken, zorgt ook voor een vrij nauwkeurige verspreiding.

Preventief gebeurt er dus redelijk wat. Het probleem is volgens mij eerder dat we de oplichters soms niet genoeg afschrikken. Laat ik het zo zeggen: er is niet altijd hard genoeg tegen opgetreden. Ik vind zelf dat de vordering tot staking te weinig werd gebruikt. Ikzelf heb deze maatregel intussen al een viertal keer gebruikt, telkens ik van oordeel was dat de consumenten werden bedrogen. Ik aarzel zeker niet om op dat vlak ook bedrijven te viseren die tot dan toe een goede naam en faam hadden. Ik denk onder andere aan Lekturama, een bedrijf dat onlangs ook in beeld kwam.

Ik had daar een vordering tot staking ingeleid, net omdat zij – u geeft ook aan dat dat een groot probleem is – mensen ongevraagd dingen opsturen. Als die mensen naar dat bedrijf telefoneren, krijgen zij nooit iemand aan de lijn, maar ontvangen wel verschrikkelijk hoge telefoonrekeningen. Dat is natuurlijk wel wraakroepend.

Ik denk dat repressief optreden terzake eigenlijk ook ontradend kan werken, veeleer dan altijd de consument preventief in te lichten. Het

**01.02** **Freya Van den Bossche**, ministre: 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 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

probleem wordt dan dat die bedrijven zodanig creatief zijn, dat wij telkens preventief moeten inlichten, maar in feite zijn we daarmee altijd te laat geweest.

Ik denk dat het BIPT wel degelijk een vrij actieve rol te spelen heeft. U weet dat minister Moerman ook voogdijminister is van het BIPT. Van mijn kant kan ik zeggen dat ik een vrij actieve samenwerking heb ervaren tussen de inspectiediensten en het BIPT. Het BIPT werkt op dit moment ook aan een hervorming van het nummerplan voor de infokiosnummers. Het gaat om al die nummers waarvoor verschillende tarieven gelden, waarvan ook niet altijd heel duidelijk gecommuniceerd wordt over welk tarief het gaat. Alvorens dat te doen, heeft het BIPT iedereen geconsulteerd, dus ook degenen die de nummers aanbieden en gebruiken.

Het belangrijkste opzet van hun kant is de tarieftransparantie, dus zodat de consument op voorhand weet wat hij moet betalen als hij belt. Ik denk dat de aanzet die u geeft om toch ook even na te denken over de 0909-nummers, waarvoor men minstens 25 euro per oproep betaalt zonder nog maar gebeld te hebben, toch wel tot nadenken stemt. Ik zal bij de gepaste organen informeren of wij die praktijken nog wel onder eerlijke consumentenpraktijken kunnen onderbrengen.

**01.03 Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister dat een aantal zaken reeds concreet wordt ingevuld, zoals het online plaatsen. Dat is al een stap in de goede richting. Die stap komt wel wat laat, vind ik persoonlijk. Ik betreur het dat de rapporten al in de pers zijn voorgesteld en dat wij, als politici, geen inzage hadden in de teksten of de volledige info van de federale cel konden nagaan.

Er zou dus beterschap zijn, maar het zou goed zijn als wij in de toekomst directer toegang krijgen. Wat de rol van het BIPT betreft, zegt u dat dit onder de voogdij van mevrouw Moerman valt. Ik had daarom de vragen eigenlijk een beetje aan u beiden gericht. Het BIPT is een stuk medeverantwoordelijk voor het welzijn van de consumenten. Ik durf te vragen dat u als minister uw rol zou claimen binnen het BIPT, want niet alleen de voogdijminister kan daarover beslissen. Ik vind dat er te veel interferenties zijn.

Ik vraag dus dat u, als bevoegd minister voor consumentenzaken, een meer actieve rol zou spelen in het BIPT of tot meer overleg zou komen met uw collega Moerman, zodat dergelijke zaken kunnen worden afgedwongen, bijvoorbeeld wat de 0909-nummers betreft. Men kan daarin creatief zijn. Er zijn bepaalde Europese beperkingen, maar naar analogie van wat er bij Volksgezondheid gebeurt in verband met het lettertype dat gebruikt wordt voor waarschuwingen of tarieven, kan men bij de aanbieders van die lijnen bepleiten dat bijvoorbeeld het minimumtarief duidelijker vermeld wordt. Dat zou een maatregel kunnen zijn die bij het BIPT wordt bepleit en als voorwaarde wordt ingebouwd.

Ik dring aan op een goede samenwerking met minister Moerman om tot effectieve resultaten te komen, naast wat u als repressieve maatregelen hebt voorgesteld. Zo kunnen wij vooruitgaan. Ik vraag dus meer aandacht voor de consumenten in het kader van het BIPT. Wij weten dat er nog veel mensen van het BIPT werkloos en betaald thuiszitten. Zij kunnen dus nog zeer zinvol werk verrichten.

différents tarifs. Notre objectif à cet effet est d'améliorer la transparence pour les consommateurs et d'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.

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

**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** 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)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling)

(La réponse sera fournie par la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable)

**02.01** Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het gaat over een project dat afgevoerd is. Men zou kunnen zeggen dat er daarvoor bepaalde objectieve argumenten waren. Er was ook een bevoegdheidsconflict met de Vlaamse regering. Dat belet echter niet dat de federale overheid – na het afvoeren van dit concrete project – iets zou kunnen doen om aan de doelstellingen van het project tegemoet te komen. In dit opzicht had ik dan ook graag enkele vragen aan u gesteld.

We hebben in een vorige discussie reeds gesproken over de internettoegang breedband light. De mensen moeten dan echter wel over een computer beschikken. We hebben gezien dat de federale overheid met "PC-privé" – wat een beetje genegeerd werd in de laatste beleidsnota's – een aanzet tot fiscale stimuli gaf. Er moet echter meer dan ooit een strategie van de federale overheid bestaan voor de groep kansarmen. Ik wil u dan ook vragen wat – nu het project op zich is weggevallen – de strategie van de federale overheid is om te beantwoorden aan de doelstellingen van e-Day.

Ruimer zouden we ons kunnen afvragen wat er ondertussen gebeurd is de laatste maanden. We hebben samen met uw collega Moerman zo veel gesproken over de digitale kloof. Als we ergens over een kloof kunnen spreken, dan is het precies bij de groep kansarmen. Zij hebben immers nog niet eens de apparatuur. Kijk maar naar de openbare voorzieningen in bibliotheken. Het is een beetje jammer. Ik ken enkele lokale situaties en de restricties die de bibliotheken opleggen in verband met pc-gebruik en internetgebruik. We moeten komen tot een integrale aanpak. Informatie opzoeken is voor een stuk ook informatie opzoeken via mail of het bereiken van overheidsdiensten via mail. In bepaalde bibliotheken mag dat niet. Men mag er niet mailen in de pc-ruimte. Daarvan zijn precies de mensen die geen pc thuis hebben het grootste slachtoffer. Daarom doe ik mijn oproep. Wat kan de federale overheid doen om precies die groep te bereiken om de digitale kloof te dichten? Wat is de strategie van de regering?

Een heel belangrijke opzet om precies breder te gaan, om precies ook die mensen, die kansarme groep eigenlijk tot het internet aan te trekken zodat ze er ook een stukje voordeel in kunnen zien is het hierin betrekken van de breedbandstrategie.

Minister Moerman had ten stelligste beloofd om tegen eind 2003 die

**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, 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.



tekst rond te sturen maar we zijn nu eigenlijk een heel stuk verder en we hebben nog geen tekst toegestuurd gekregen. We zijn bijna twee maanden verder. De deadline opgelegd door de Europese instanties is intussen ook afgelopen. Ik vraag me af of we nu eindelijk een versie van die uitgewerkte tekst – ik veronderstel dat hij nu toch wel afgewerkt is – kunnen zien. Wat is uw rol naar de consument – misschien naar de kansarme ruimer opengetrokken – in dit geheel?

**02.02** Minister **Freya Van den Bossche**: U hebt al aangehaald dat het e-Day project eigenlijk door de vorige regering was afgeblazen, voornamelijk wegens bevoegdheidsconflicten met Vlaanderen. Het spreekt voor zich dat de doelstelling dezelfde blijft en dat dit ook mijn doelstelling is. Die is dus niet afgeblazen. In het regeerakkoord staat ook duidelijk dat initiatieven zoals e-Day moeten worden ondersteund. Samen met mijn collega Marie Arena, bevoegd voor Maatschappelijke Integratie, bekijken we op welke manier we daar precies aan kunnen werken, zonder evenwel buiten onze bevoegdheden te treden.

Ik denk dat we er binnen enkele weken duidelijkheid over zullen hebben. We bekijken nu het institutionele luik om na te gaan wat we wel en niet kunnen. Het ontbreekt ons niet aan ideeën maar we moeten echt weten dat we deze keer niet buiten de lijntjes kleuren van wat de federale overheid mag doen.

Zodra ik dat weet zal ik toesturen wat we kunnen doen en wat we zullen doen als dat u interesseert. Wat in elk geval wel in de nieuwe telecomwet opgenomen wordt is i-Line, waarbij scholen, ziekenhuizen en bibliotheken gesubsidieerd worden voor breedbandinterconnecties. Ik denk dat dit toch wel heel belangrijk is.

De breedbandstrategie heeft inderdaad vertraging opgelopen. De teksten zijn wel klaar. Het was lange tijd wachten op de teksten van de regio's. De teksten werden min of meer geïntegreerd in een coherent geheel. Zij zouden deze week aan Europa kunnen worden bezorgd. In principe zou mevrouw Moerman u daarover dus heel snel kunnen informeren.

**02.03** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is heel hoopvol dat er op ICT-gebied verder aan bepaalde doelgroepen wordt gedacht. Ik had dan ook graag binnen afzienbare tijd geweten over welke ideeën het gaat.

U spreekt onder andere over de financiering van i-Line. Het zou goed zijn om van bij de start al duidelijkheid te scheppen over het financieel kader. Ik herinner me de discussie met minister Vande Lanotte in december 2003 over de manier waarop i-Line moest worden gefinancierd. U weet nog dat het project op 8 à 10 miljoen euro werd begroot. De vraag was wie er moest betalen. Zou het vooraf worden afgetrokken van het te verdelen dividend van Belgacom? De discussie was een welles-nietesspelletje, waarbij de administratie iets anders zei dan de minister. Het zou goed zijn om bij de voorstelling van de nieuwe ideeën en de maatregelen die u met mevrouw Arena zal uitwerken, meteen klare wijn te schenken. Anders geraken we opnieuw in een financiële discussie verward, waarbij we te

**02.02** **Freya Van den Bossche**, ministre: 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 préciser les choses d'emblée.

gemakkelijk over de nobele doelstellingen van de nieuwe projecten heen zullen stappen.

Ik zal heel blij zijn binnen enkele weken meer over het project te vernemen, zoals u nu meedeelt.

Verder zal ook breedband worden opgevolgd. Het argument dat het aan de regio's ligt, werd vroeger niet gebruikt. Vroeger verklaarde men dat men omwille van enkele knelpunten niet tot federale coördinatie kon komen. Ik veronderstel dat we eerstdaags de tekst mogen verwachten, gezien het feit dat de deadline al twee maanden is overschreden.

**02.04** Minister **Freya Van den Bossche**: Ik ging ervan uit dat mevrouw Moerman de commissie zou inlichten zodra zij het project min of meer coördineert. Wij kunnen u ook de teksten bezorgen. Dat is geen probleem. Ze zijn klaar en worden naar Europa gestuurd. U hebt er dus ook recht op. Ik weet alleen niet wat in dat geval de juiste procedure is.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, sta mij toe een suggestie te doen. U stuurt ze naar het secretariaat van de commissie en er zal dan eezorgd worden dat alle commissarissen dat krijgen.

**02.05** Minister **Freya Van den Bossche**: Akkoord.

**02.06** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ter afsluiting wil ik nog het volgende zeggen. Ik denk dat wij nu al een voldoende mal figuur slaan inzake de telecom-wetgeving: de tijd die er verloren is met minister Daems, de moeilijke overdracht van de dossiers en mevrouw Moerman die steeds maar zegt dat het deze maand zal zijn. Het is nu al de vierde maand op rij. Inzake de omzetting zijn wij de slechtste leerling van de klas. Het is misschien zo erg dat ook de heer Simonet is weggelopen omdat hij niet meer kan aanzien wat zijn federale collega's er inzake die omzetting van Europese richtlijnen van terechbrengen.

We leven dus van de hoop, zoals wij reeds zo lang doen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Hiermede zijn wij aan het einde gekomen van de vragen voor minister Van den Bossche. Mevrouw de minister, ik zeg u tot vanavond, tot in de gemeenteraad in Gent.

### **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** 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)

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: 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.

**02.06** **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.

**03.01 Sophie Pécriaux (PS):** Monsieur le ministre, chers collègues, le 10 décembre 2003, je vous ai fait part de mon intérêt pour la problématique du tuning et vous ai posé une série de questions destinées à rassurer les différents interlocuteurs, que je rencontre régulièrement, sur le sujet. Il s'agissait notamment de relayer les craintes des adeptes du tuning qui faisaient circuler une pétition dont vous n'aviez pas eu connaissance et que je vous ai fait parvenir.

Vous m'avez répondu qu'il était dans vos intentions de prévoir un cadre légal qui rencontre les préoccupations des tuners. Je suppose que la circulaire ministérielle dont vous avez réservé la primeur dans le cadre du salon de l'auto participe à cette logique.

Permettez-moi d'émettre quelques réserves et de vous interroger sur vos intentions futures.

Mes réserves concernent, entre autres, le niveau de surbaissement minimum de 11 centimètres. Comment avez-vous déterminé cette norme et est-elle compatible avec l'état de notre réseau routier et autoroutier ainsi qu'avec nos infrastructures de sécurité routière? Je pense, par exemple, aux ralentisseurs bien utiles aux endroits stratégiques dans nos villes et nos communes.

Autre remarque, il faut reconnaître qu'une circulaire ministérielle, si elle constitue un signal positif à l'égard du secteur, n'offre pas les mêmes garanties juridiques qu'un arrêté royal ou une loi. Comment comptez-vous améliorer la sécurité juridique?

Dans votre communiqué de presse, vous signaliez aussi que vous désiriez réaliser et réglementer un certain nombre de choses comme les habitacles renforcés, les modifications de tableaux de bord, la fixation des roues, les filtres à air ainsi que les pédales de frein.

Je constate que vous n'abordez pas les problèmes cruciaux pour les amateurs de tuning, à savoir les suspensions - il me semblait cependant qu'un accord était intervenu, fin 2003, - les jantes en alliage, les kits de carrosserie et les échappements. Quelles sont vos intentions pour résoudre les difficultés de terrain rencontrées par les importateurs et installateurs de matériel ainsi que par les adeptes?

Enfin, vous évoquez régulièrement le label TÜV. Quand pourrions-nous voir cette norme largement reconnue en Europe appliquée et adaptée aux réalités de notre pays? Les Hollandais et les Luxembourgeois ont déjà franchi le pas et je ne vois toujours rien venir chez nous.

A ce stade, j'aimerais que vous ne vous mépreniez pas sur mes intentions. Ma priorité reste d'améliorer la sécurité routière et le comportement de l'ensemble des usagers de la voirie. C'est pourquoi je souscris pleinement aux objectifs du gouvernement de diminuer le nombre de victimes sur la route de 33% d'ici 2006 et même de 50% d'ici 2010.

Cependant, le tuning constitue une réalité pour des milliers d'adeptes dans notre pays et l'on doit dépasser les clichés réducteurs pour trouver des solutions durables et raisonnables à l'évolution de cette pratique.

**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?

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):** Mijnheer de voorzitter, ik heb ook enkele vragen over tuning, maar veeleer dan op punctuele punten of onderdelen in te gaan, gaat het mij om enkele principes.

Mijnheer de minister, u zegt dat, als er een verbouwing gebeurt, er een eenmalige keuring plaatsvindt. Aan een aantal zaken wordt bijzondere aandacht besteed, zoals de bedekking en de vrije doorgang van de wielen, het contact met de weg, de nummerplaat, de trekhaak. Na die eenmalige keuring wordt een stempel "verbouwd voertuig" op het keuringsbewijs aangebracht.

Ik denk dat dit onmiddellijk een aantal problemen met zich meebrengt. Wat gebeurt er namelijk bij een verdere verbouwing? Zijn er additionele stempels? Zijn die gedateerd? Worden die verbouwingen gedateerd? De methode die u voorstelt, wordt dus meteen een complex probleem. Ziet u dat anders? Zijn er intussen al bijstellingen gebeurd? Dat lijkt mij een eerste probleem.

U zegt ook dat een verlaging bijvoorbeeld moet gebeuren door een erkend garagist die een montageattest heeft. Daarmee kan ik maar moeilijk akkoord gaan. U weet dat ik de problematiek van de tuners hier gedurende anderhalf jaar regelmatig ter sprake breng. De grote gemeenschap van tuners, waarvan ik al herhaaldelijk aangetoond heb wat hun meerwaarde is en de eisen meer dan legitiem zijn, vraagt dat zij haar hobby verder kan uitoefenen. Zij brengen zelf een aantal wijzigingen aan. Met die wijzigingen gaan zij naar een keuringsstation, dat de wijzigingen erkent.

Ik was zelf een van de eersten om te pleiten voor dat TUV-label als bijlage bij het keuringsbewijs of, bij verbouwing, voor tussentijdse controle. Dat zou dan ook meteen de problematiek oplossen van uw voorstel met die stempel. Ik kan er niet mee akkoord gaan dat die verbouwing door een erkend garagist moet gebeuren. De kern, de hobby van de tuninggemeenschap bestaat er precies in dat zij zelf creatief bezig zijn met hun wagen en daarin veel investeren. Ik ben het wel 100% met u eens dat wij de TUV-erkenning in België hard moeten maken. In het technisch controlestation van de overheid moet de officiële goedkeuring gebeuren. Dat brengt met zich mee dat er geen problemen kunnen ontstaan met politie of Justitie.

Ik vind dat wij een stuk op de goede weg zijn. Er zijn al intenties gemaakt en er is al gedeeltelijk duidelijkheid gecreëerd. Ik vind het echter zeer problematisch zoals dat nu wordt aangebracht met die stempels. Wat gebeurt er dan met verdere verbouwingen en met de datering? Ik denk dat wij een uitweg kunnen vinden door bijlagen en tussentijdse controles in een officieel erkend keuringsstation, maar de tuninggemeenschap moet het eigenlijke werk zelf kunnen doen. Het zijn eigenlijk hobbyisten, doe-het-zelvers. Als zij voor hun esthetische wensen naar een erkend garagist moeten gaan, ondermijnt dat alles en gaan we de omgekeerde weg op.

Bij hetgeen concreet is voorgesteld, wil ik ook enkele tussentijdse vragen stellen, naast die die ik reeds heb geëvoceerd.

Is er een garantie dat de verzekeraars de voorgestelde logica zullen volgen, zoals u voorstaat? Zij verzekeren op basis van wat de constructeur zegt, met originele attesten. Zullen zij volgen, of zullen zij

**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 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

trachten een nieuwe polis te bepleiten? Wat zijn de afspraken met de verzekeringssector?

rapprochée? Il est sans doute opportun de faire d'abord toute la lumière sur ce sujet avant d'aller plus loin.

Is er een goede verstandhouding met de politie in afwachting van een definitieve regeling? U zei dat de meeste zaken door middel van een rondzendbrief geregeld kunnen worden.

Wat gebeurt er in de tussenperiode? Wij moeten erover waken dat de overheid of de politiediensten geen revanchistische houding aannemen.

Ten tweede, wat wordt het nieuwe juridische statuut van het conformiteitattest in de hervorming? Wat zal daarvan de waarde zijn bij een incident of een ongeval? Zal men dan een beroep doen op het conformiteitattest, of overstijgt dat de waarde van de stempel die u voorstelt, of de bijlagen en de labels die ik voorstel?

Ten derde, welke garanties geeft de federale overheid voor de duidelijkheid inzake de tuners? Ik denk dat wij eerst alles goed moeten uitpraten en daarvoor nog even de tijd nemen. Wij moeten daarmee niet te lang meer wachten, maar er moeten nog een aantal zaken scherpgesteld worden. Ik denk dat ik voldoende heb aangetoond dat er nog enkele knelpunten zijn. Er moet absoluut duidelijkheid komen. Reeds een jaar geleden pleitte ik voor een tuningsite, waarop duidelijk specificaties staan per onderdeel. Welke plannen hebt u in dat verband?

Ten vierde, – de vorige vraagsteller haalde dit ook al aan – maakt de minister een duidelijk onderscheid, ook wat betreft communicatie, tussen de optische, esthetische tuning en andere vormen van tuning? Ik heb gezegd dat verkeersveiligheid vooropstaat, daarover kan geen twijfel bestaan. Wij moeten zeker niet onze weginfrastructuur veranderen op basis van bepaalde absolute eisen. Wij moeten echter wel een onderscheid maken tussen de optische, esthetische tuning, die niets met wegpiraterij te maken heeft en waarmee heel veel mensen bezig zijn – zij beoefenen een zeer waardevolle hobby in gemeenschap – en de rest, die marginaal is, maar een aantal zaken in een negatief daglicht stelt. Het zou goed zijn om een bredere houding aan te nemen tegenover het fenomeen.

U zegt dat de meeste maatregelen rond kunnen zijn tegen 1 maart. Wanneer zal die rondzendbrief dan verstuurd worden? Wanneer zal hij van kracht worden? Is dit niet bijzonder vroeg, zoniet onhaalbaar? Er mag geen nieuwe onduidelijkheid komen. Wij kunnen samen de goede weg opgaan. Ik was zeer verheugd over uw communicatie, ik heb u dat ook meegedeeld, maar wij moeten het toch wel goed uitklaren, anders wordt het opnieuw problematisch.

**03.03 Bert Anciaux**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la circulaire ministérielle relative aux véhicules surbaissés rend possible les surbaissements des véhicules à certaines conditions. Elle règle de la sorte 80% des problèmes que rencontrent les amateurs de tuning, et notamment les suspensions.

**03.03 Minister Bert Anciaux:** 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.

D'après l'article 78, §1<sup>er</sup>, 3° de l'arrêté royal du 15 mars 1968, le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué peut aussi autoriser la mise en circulation de véhicules ou accessoires dans certains cas. Ces véhicules ou accessoires doivent

Krachtens artikel 78 § 1, 3° van

présenter une amélioration de construction ou être homologués selon des règles équivalentes ou supérieures aux règles prévues par l'arrêté royal.

Des contrôles non périodiques obligatoires sont également prévus avant la date de la remise en circulation. Ils visent tout véhicule ayant fait l'objet d'une modification ou transformation relative au châssis, à la carrosserie ou aux équipements avec, comme conséquence, une modification des caractéristiques techniques du véhicule. La transformation doit être exécutée conformément aux exigences prescrites dans l'agrément des véhicules surbaissés. Cette conformité est attestée par un rapport d'un laboratoire européen agréé, par exemple, une attestation TÜV.

A la demande des ingénieurs et spécialistes de la sécurité routière, le niveau maximal de surbaissement est fixé à 11 centimètres du sol. Cet élément sera encore évalué lors de l'intégration de cette circulaire ministérielle dans l'arrêté royal du 15 mars 1968.

Dans l'arrêté royal du 17 mars 2003, nous avons réglé, pour une grande partie, les problèmes des jantes et des pneus. La directive du 6 mai 2003, en combinaison avec l'arrêté royal du 17 mars 2003 et la circulaire ministérielle, aura pour conséquence une amélioration considérable de la sécurité juridique des voitures transformées.

A l'avenir, je veux poursuivre la communication avec le monde du tuning afin d'aboutir à une meilleure réglementation qui lui permette de créer des voitures encore plus belles et originales. En outre, les exigences supplémentaires des tuners pourront également être discutées. En même temps, j'ai demandé au secteur des tuners d'entamer les discussions sur des voitures garantissant la sécurité routière.

Collega's, mijnheer Deseyn, zoals u ongetwijfeld weet sta ik positief tegenover de tuninggemeenschap die met hun hobby doorgaans geen probleem opleveren voor de verkeersveiligheid. De maatregelen die ik genomen heb scheppen duidelijkheid en vormen een evenwicht tussen twee bekommernissen. Enerzijds mogen deze mensen niet

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.

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

gepest worden met hun hobby, integendeel zelfs. Anderzijds moet de verkeersveiligheid worden gevrijwaard.

Met betrekking tot de houding van de verzekeraars zien we geen enkele reden om te veronderstellen dat de verzekeringsondernemingen een andere houding zouden aannemen dan de houding die ze vandaag aannemen ten aanzien van omgebouwde voertuigen. De politiediensten zullen via de normale kanalen op de hoogte worden gesteld van de ministeriële rondzendbrief. Zoals reeds gesteld in het antwoord op de vorige spreekster past deze maatregel perfect binnen het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en verandert er aan de rechtszekerheid van de tuners niets wanneer deze beschikkingen ook tekstueel worden opgenomen in dit koninklijk besluit. De rechtszekerheid voor de tuninggemeenschap zal integendeel aanzienlijk toenemen.

Het juridisch statuut van het conformiteitsattest blijft ongewijzigd. Op het inschrijvingsbewijs en op het keuringsbewijs worden door de keuringsinstellingen een stempel "verbouwd toestel" aangebracht. Het voertuig wordt aan de hand van het chassisnummeresignaleerd in een technisch park van de dienst Inschrijving van Voertuigen. Het montageattest en het conformiteitsattest worden verplichte boorddocumenten. Aan de technische voorschriften voorzien in de ministeriële rondzendbrief zal voldoende verspreiding gegeven worden.

Met betrekking tot uw laatste vraag kan ik stellen dat ik bereid ben om elke vorm van het wettelijk en reglementair kader te bekijken binnen het kader van het verkeersveiligheidsbeleid.

U hebt nog een aantal andere opmerkingen gemaakt. De rondzendbrief is klaar. Hij wordt verstuurd en zal ingaan op 1 maart. Ik heb vanaf het begin ook gesteld dat dit een overgangperiode is. Vanaf mei wordt dit opgenomen in de wijziging van het koninklijk besluit samen met een aantal andere zaken die ik tegen dan wil regelen, behalve de verlaging die nu via de rondzendbrief wordt geregeld. Er zijn een aantal zaken die ik omwille van verkeersveiligheidstechnische aspecten onderzoek. Ik heb dat destijds trouwens ook meegedeeld. Dat ging dan specifiek over de klinken.

Er was nog een tweede aspect, de folie. Dat had te maken met de opmerking die ik krijg. Er is op zich geen probleem door het kleven van de folie. Ten eerste, de folie kan echter vrij gemakkelijk loskomen en geeft dan wel een echt probleem voor de veiligheid. Ten tweede, een aantal deskundigen zeggen mij dat door de invalshoek van het licht het zicht kan vervormd worden door de folie die op de voorruit wordt bevestigd.

Dat zijn zaken waar ik geen enkel risico in wil nemen.

Er was één aspect waar ik niet van wil afwijken – dat zult u wel met mij eens zijn – namelijk het toegelaten geluid. Wij vonden dat de decibels waarin vandaag voorzien is – daar kennen we wat van, nietwaar voorzitter – voldoende moesten zijn om mee te leren leven maar dat meer toch echt niet aan te raden viel.

Heel mijn uitgangspunt gaat ervan uit dat de optisch-ethische 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 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.

of liever esthetische...

De **voorzitter**: Het mag ethisch zijn ook.

**03.04** Minister **Bert Anciaux**: Het mag. In deze onethische tijden is elke ethische inbreng echt wel te waarderen.

Het gaat hier echter over optisch-esthetische tuning wat iets anders is dan wat u die andere tuning noemt. Ik heb ook van bij het begin altijd gezegd dat de tuninggemeenschap trouwens bondgenoot is in een beleid rond verkeersveiligheid.

Eén van uw problemen draait rond de erkende garagist. Nu, dit heeft natuurlijk heel specifiek te maken met de verlaging. De verlaging heeft te maken met het chassis en het chassis heeft natuurlijk alles met verkeersveiligheid te maken. We hebben altijd gezegd dat dit in het kader van de erkende garagist moest gebeuren. Dat is ook helemaal uitgepraat met de tuninggemeenschap zelf die bij elke stap, bij elke maatregel die wij nemen ruim betrokken is, net zoals de andere partners in het beleid.

Zo kom ik tot het onderdeel bijlagen en belabeling. Uw voorstel om bijlagen bij het conformiteitsattest of het keuringsattest te voegen is iets waar ik vandaag niets over kan meedelen. We hebben het in elk geval opgelost. Het ontgaat mij op dit ogenblik. Als u het mij niet kwalijk neemt, zal ik het u schriftelijk meedelen.

Mocht ik mij vergissen, dan heb ik in elk geval geen probleem met de suggestie die u doet om de verdere keuringen bij verdere esthetische wijzigingen op een zeer eenvoudige wijze te laten goedkeuren. Voor alle duidelijk, het is wat mij betreft niet voor elk licht dat men bijplaatst dat men langs de keuring zal moeten passeren.

**03.05** **Sophie Pécriaux** (PS): Monsieur le président, je tiens à remercier M. le ministre pour les réponses qu'il a apportées. Nous sommes heureux d'apprendre qu'une évaluation sera effectuée sur le plan pratique par rapport au surbaissement de 11 cm.

**03.06** **Bert Anciaux**, ministre: Je signale qu'aujourd'hui, l'Autriche et un autre pays ont appliqué le niveau maximal du surbaissement, qui est également de 11 cm.

**03.07** **Sophie Pécriaux** (PS): Nous nous réjouissons également que M. le ministre poursuivra ses travaux, dans le cadre de l'amélioration positive, avec les adeptes du tuning. Notre question est de savoir si les circulaires qui vont sortir visent à aboutir à une modification de l'arrêté royal du 17 mars 2003.

**03.08** **Bert Anciaux**, ministre: C'est exact.

**03.09** **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is goed dat er vanmiddag een aantal zaken zijn uitgeklaard, bijvoorbeeld dat men voor het chassis bij een erkend garagist moet langsgaan. Als dit

**03.04** Minister **Bert Anciaux**: 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.

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

**03.06** Minister **Bert Anciaux**: Oostenrijk en nog een ander land hebben deze minimumhoogte goedgekeurd.

**03.07** **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?

**03.08** Minister **Bert Anciaux**: Inderdaad.

**03.09** **Roel Deseyn** (CD&V): Un certain nombre de choses sont désormais clarifiées.



uitgeklaard werd met de tuninggemeenschap, wie ben ik dan om dit tegen te spreken? Er werd gecommuniceerd alsof het voor alle zaken zo zou zijn, maar het zou dus alleen zijn voor de verlaging van het chassis. Voor het overige kunnen zij zelf hun hobby uitoefenen.

Ik heb het grootste begrip voor een aantal technische argumenten die u naar voren hebt gebracht. Wij vertrekken van dezelfde uitgangspunten: verkeersveiligheid staat voorop en zij mogen niet gepest worden. Precies daarom moeten eigen uitvoeringen voldoende erkend zijn.

U zegt wel dat zij niet voor elke wijziging aan de lichten naar het keuringsstation moeten, maar politiediensten – ik wil niemand stigmatiseren – die vaak hun werk goed willen doen en ijverig zijn, komen zo wel in conflict met de betrokken tuners. Zij hoeven dan misschien niet voor elke verbouwing naar het keuringsstation, maar ook het oordeel van de politie is belangrijk. Zowel voor de tuners als voor de gezagsdragers en de politie worden er toch beter bijlagen bij het keuringsattest gevoegd. Dan is er duidelijkheid en moet niemand zich gefrustreerd voelen.

Wat de keuring betreft, u stelt nu een stempelsysteem voor bij nieuwe montages, maar ik voel dat wij dit nog kunnen bespreken. Anders moeten er nieuwe stempels en een nieuwe registratie komen. Als wij zover kunnen komen dat er bij iedere verbouwing, eventueel aan een verlaagd tarief voor kleinere zaken, naar een keuringsstation gegaan kan worden, waarbij na goedkeuring iets wordt bijgeschreven in het keuringsattest, dan hebben wij een waterdicht systeem dat tegemoetkomt aan de noden en de zeer terechte bekommernissen van de tuninggemeenschap. Zij verdienen alleszins onze aandacht.

Ik wil u danken voor uw engagement. U zegt dat er wel ingegaan kan worden op een aantal van onze suggesties. Ik kijk dan ook uit naar uw schriftelijk antwoord in verband met het uitklaren van de labelproblematiek bij het keuringsbewijs.

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

Le **président**: La question n° 1681 de Mme Lalieux a été reportée à sa demande.

**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** 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik krijg geregeld opmerkingen of klachten van bewoners, waarvan het gezin over twee wagens beschikt. Ofwel kunnen zij geen bewonerskaart krijgen voor de tweede wagen – ook al voldoen ze in principe aan de voorwaarden – ofwel huren ze een garage en halen ze aldus hun eerste wagen uit het straatbeeld, maar kunnen ze dan geen bewonerskaart meer krijgen voor de andere wagen omdat ze over een garage beschikken.

De afgifte van de bewonerskaart is geregeld bij ministerieel besluit van 18 december 1991. Mijnheer de minister, sommige gemeenten trachten aan voormelde vaststellingen een mouw te passen.

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.

**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

Zo levert de stad Antwerpen – overigens volkomen in overeenstemming met het ministerieel besluit van 1991 – slechts één bewonerskaart per wooneenheid af. Voor een tweede wagen kunnen de inwoners geen bewonerskaart bekomen, maar wel een soort betaalkaart, die gelijkstaat aan een parkeerabonnement. In de feiten zelf levert de stad dus wel een tweede bewonerskaart af. Het systeem biedt tevens een oplossing voor gezinnen met twee wagens, die in een straal van 400 meter rond hun woonplaats over een garage of parkeerplaats beschikken en vandaag geen bewonerskaart kunnen krijgen.

Tegen de achtergrond van de intentie om meer tweeverdieners aan te moedigen in het centrum van de steden te gaan wonen, is de huidige regelgeving nefast en zou ze stadsvlucht in de hand kunnen werken. Er wordt vanuit verschillende hoeken dan ook aangedrongen op een versoepeling van de regeling.

U liet op 10 december 2003 in antwoord op een vraag van de heer Mortelmans weten dat u er voorstander van bent dat gemeentebesturen kunnen afwijken van de huidige regel en meerdere bewonerskaarten kunnen uitreiken. U stelde toen dat het ontwerp van besluit inzake bewonersparkeren, dat deel uitmaakt van het wijzigingspakket betreffende de parkeerreglementering, voor advies was voorgelegd aan de gewestregeringen. U zou, van zodra u over de adviezen zou beschikken, de ontwerpen finaliseren en ter advies aan de Raad van State voorleggen.

Mijnheer de minister, kan u mij, ten eerste, mededelen wat de huidige stand van zaken is?

Ten tweede, waarom brengt u niet eenvoudigweg een wijziging aan voormeld ministerieel besluit aan, waarbij u de gemeentebesturen machtigt om ook een tweede bewonerskaart af te leveren in het geval van twee wagens en geen garage of één bewonerskaart in het geval van twee wagens en slechts één garage?

De **voorzitter**: Louter ter informatie: in Gent kunnen de inwoners zonder problemen twee bewonerskaarten krijgen. Dat is louter ter informatie, mijnheer de minister.

**04.02** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, in Gent gaat het niet officieel over een bewonerskaart.

De **voorzitter**: We zullen naar uw antwoord luisteren.

**04.03** Minister **Bert Anciaux**: Collega's, zoals ik vorige week woensdag in deze commissie verklaarde aan de heer Schalck, ben ik ervan op de hoogte dat bepaalde steden in Vlaanderen, waaronder Antwerpen en Hasselt, reeds werken met een betaalkaart, die al dan niet tegen betaling wordt toegekend aan hun inwoners.

In het ministerieel besluit van 18 december 1991 staat dat er slechts één bewonerskaart per wooneenheid mag worden uitgereikt. Het is mijn bedoeling om met de wijziging van het huidig ministerieel besluit de gemeentelijke overheden vanzelfsprekend meer bevoegdheid en meer subsidiariteit toe te kennen bij het uitreiken van de tweede bewonerskaart.

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?

**04.03** **Bert Anciaux**, ministre: 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

Mijns inziens moeten de gemeenten autonoom kunnen bepalen hoeveel parkeerkaarten zij willen uitreiken. De reden daarvoor is dat de lokale situatie erg verschillend is in de verschillende gemeenten. In sommige steden kampt men met een echt parkeerprobleem, terwijl er in andere steden bij wijze van spreken parkeerplaatsen op overschot zijn.

Om dat mogelijk te maken zal artikel 2 van het ministerieel besluit gewijzigd worden met de volgende zinsneden: "De gemeentebesturen bepalen het aantal bewonerskaarten of bewonersvignetten dat er per wooneenheid kan worden afgeleverd." Ik zou daaraan trouwens ook nog willen toevoegen: "En ze bepalen ook de wijze waarop."

Mijn ontwerp van ministerieel besluit komt ook tegemoet aan uw tweede bekommernis omtrent het bezit van een garage dat in artikel 3 van het ministerieel besluit wordt geformuleerd. Momenteel dient de aanvrager van een tweede bewonerskaart op zijn eer te verklaren dat hijzelf, noch een persoon die in dezelfde wooneenheid verblijft, over een garage beschikt gelegen in een straal van ongeveer 400 meter van zijn woonplaats. Die bepaling zal, als het van mij afhangt, geschrapt worden in het ontwerp van ministerieel besluit, aangezien ik van mening ben dat op die wijze het bezit van een garage niet bepaald aangemoedigd wordt. Bovendien is het praktisch onmogelijk om daarop controle uit te oefenen.

Het ontwerp tot wijziging van ministerieel besluit heb ik enkele maanden geleden ter advies voorgelegd aan de Gewesten in het raam van het voeren van de betrokkenheid. Zowel het Vlaams als het Waals Gewest was positief. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest had enkele opmerkingen op dat ontwerp, specifiek over de schrapping van de bepalingen over de garages. Met het eerste deel was zij het wel eens. Bijgevolg heb ik beslist om door te gaan met het ontwerp en het opleggen van de beperkingen over te laten aan de gemeenten. Als de gemeenten er een aantal bijkomende voorwaarden aan willen vasthangen, dan is dat hun verantwoordelijkheid.

Een volgende stap in de procedure is het inwinnen van het advies van de Raad van State op het ontwerp van wijzigingsbesluit. Het ligt dan ook in mijn bedoeling om dat ontwerp van ministerieel besluit zo snel mogelijk uit te vaardigen.

**04.04** Guido De Padt (VLD): (...)

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

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

**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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is natuurlijk geen geheim als ik vertel dat er tijdens het weekend heel wat zware verkeersongevallen gebeuren, die vooral worden veroorzaakt door de uitgaande jeugd. Het is uiteraard de plicht van de overheid om deze verkeersongevallen trachten te minimaliseren.

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 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.

**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

Het heeft mij verheugd dat de spirit-afdeling van Waasmunster een oplossing naar voren schuift. Zij zijn vragende partij opdat de minister of de overheid taxicheques zou invoeren om de jongeren de mogelijkheid te geven zich op een veilige manier te verplaatsen gedurende het weekend.

Het voorstel komt tegemoet aan een wetsvoorstel dat ik in de vorige legislatuur had ingediend. Daarin werd voorgesteld om taxicheques in te voeren voor jongeren. Het kon in de vorige legislatuur niet worden behandeld. Ik heb het, samen met enkele collega's van mijn partij, opnieuw ingediend bij het begin van de huidige legislatuur. De bedoeling is om het aantal jongeren dat omkomt bij zware verkeersongevallen gedurende de weekends, te verminderen. Het is een voorstel in preventieve zin. Vaak krijgen we voorstellen over verkeersveiligheid die repressief zijn. Dit voorstel daarentegen is preventief.

U moet ook weten dat tijdens de nachtelijke uren het openbaar vervoer zeker niet voldoet aan de behoeften van de uitgaande jeugd. Zelfs overdag zijn de mogelijkheden bij het openbaar vervoer tijdens de weekends al moeilijk, laat staan 's nachts. Ook het uitgangspatroon van de jongeren is veranderd. Jongeren willen mobiel zijn en vaak veranderen van uitganglocatie in dezelfde nacht. Ze willen van de ene locatie naar de andere verhuizen. Ook daaraan kan het openbaar vervoer uiteraard niet tegemoetkomen. In het gedrag van jongeren is het vaak zo dat zij overmoedig worden. Heel dikwijls lappen jongeren de regel aan hun laars dat zij moeten zorgen voor een Bob in ieder voertuig.

Het was ook de bedoeling om aan de gemeenten de mogelijkheid te geven taxicheques uit te schrijven via een fonds dat zou worden opgericht door het ministerie van Verkeer en Mobiliteit. Het fonds zou de gemeentelijke overheden, op basis van bepaalde criteria die moeten worden vastgelegd – in mijn ogen best door de minister –, de mogelijkheid geven terugbetaling te krijgen van de uitgeschreven cheques.

Waarom heb ik dat voorstel gedaan, waarbij op lokale basis de cheques worden uitgeschreven? Indien de federale overheid een bepaald fonds zou oprichten en de gemeenten de overheid de toestemming zou geven de cheques uit te schrijven en terugbetaald te krijgen, is er ook een mogelijkheid om de Gewesten, de provincies en de gemeenten in het systeem te laten stappen via een subsidiair systeem.

Via een subsidiair systeem geeft men eigenlijk alle instanties de kans om zich mee in te schrijven om het bedrag dat terugbetaald zou kunnen worden aan de jongeren te verhogen. Eventueel zou het zelfs mogelijk zijn om ook de privé-sector daarbij te betrekken. Ik ben ervan overtuigd dat, indien men roekeloze jongeren die toch een gevaar betekenen in de weekends kan motiveren om gedurende die weekends hun wagen thuis te laten en op een verstandige manier gebruik te maken van taxi's, men heel wat verkeersdoden en heel wat risico's kan vermijden waardoor de verzekeringspremies voor jongeren misschien onder die voorwaarden wat aantrekkelijker zouden kunnen worden voorgesteld. Nu, ik wil u dan ook in deze vragen of u als minister het voorstel van Spirit-Waasmunster steunt. Uiteindelijk komt het van uw eigen partij, maar het komt volledig

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?

tegemoet aan het voorstel dat ik heb ingediend. Kunt u zich ook achter het voorstel scharen dat wij hebben ingediend als VLD? Heeft de minister ook de intentie om contact te zoeken met de relevante sectoren om zo'n systeem mee uit te werken?

**05.02** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals u weet is het voor mij een grote uitdaging om het aantal weekendongevallen drastisch te laten dalen. Ik ben inderdaad een groot voorstander van het idee van de taxicheque dat recentelijk door spirit-Waasmunster werd gelanceerd en dat inderdaad in grote mate overeenkomt met uw voorstel. Bovendien kan dit initiatief de tewerkstelling bevorderen. Het aantal taxichauffeurs zal daar zeker en vast door stijgen. Zo speel ik met het idee om naar analogie van de dienstencheque mijn steentje bij te dragen tot het creëren van nieuwe jobs. Ik kan u melden dat dit voorstel reeds opgenomen werd in mijn voorontwerp van nationaal plan voor duurzame mobiliteit. Maar, zoals sommige leden van de commissie mij voortdurend zeggen moet men opletten met ideetjes naar buiten te brengen zolang ze nog niet vaststaan. Anders is het al gerealiseerd in de ogen van de mensen en dat lijkt op slechte communicatie. Ik moet dan ook voorzichtig zijn.

Ik zal mijn administratie zo snel mogelijk de opdracht geven om het idee van de taxicheque te laten onderzoeken. Indien dit onderzoek uitwijst dat het realiseerbaar is, zal ik niet nalaten om verder contact op te nemen met de relevante actoren waar u, dacht ik, ook naar verwezen hebt. Het kostenplaatje hiervan mag op dat moment, als het ook echt realiseerbaar is, volgens mij niet echt het probleem zijn. Het levensreddend werk dat dokters en verplegend personeel verrichten bij slachtoffers van weekendongevallen kost de maatschappij een pak meer dan de uitbouw van een degelijk nachtnet waar, naast de taxicheques, sowieso meer geïnvesteerd moet worden in het openbaar vervoer als dusdanig. Die taxi's kunnen inderdaad een aanvulling zijn van het uitwerken van een echt nachtnet. Uw wetsvoorstel toont aan – voor wie daaraan zou twijfelen – dat de huidige paarse meerderheid omtrent verkeersveiligheid op één lijn zit en bijgevolg hiervan tijdens deze legislatuur een absolute topprioriteit wil maken.

**05.03** **Georges Lenssen** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik ben heel verheugd dat wij terzake op dezelfde golflengte zitten. Ik had uiteraard niet anders verwacht. Het verwondert mij dus niet.

Ik wens nog een opmerking te formuleren in verband met die meer-tewerkstelling. Dat is inderdaad een gevolg dat er zou kunnen uit voortvloeien. Aan de andere kant is het echter ook mogelijk dat door de grotere of betere bezettingsgraad van taxibedrijven automatisch ook de basisprijs van het taxivervoer gaat dalen. Men kan dus toch proberen daar een win-winsituatie te creëren.

U kunt ook, ik heb er trouwens op gealludeerd, indien u daarin verdergaat, incentives laten gebeuren voor de subsidiaire overheidsinstellingen die, zij het Vlaams, gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk, daarin vrijwillig kunnen stappen om die barrière te verkleinen.

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

**05.02** **Bert Anciaux**, ministre: 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 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...

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

**06.01** Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, il y a peu, l'émission "Images à l'appui" de RTL TVI relatait des faits de corruption dans le centre de contrôle technique de Marquain, dans la région de Tournai. Grâce à ce reportage, on a pu découvrir que, pour la somme de 100€, soit environ 30€ de commission, un agent du centre passait sans encombre quatre à cinq véhicules par jour, véhicules qui devaient logiquement recevoir une carte rouge.

Toujours d'après le témoignage de cette personne, cette combine dure depuis quelques années déjà. En moins d'un an, il s'agit de la deuxième affaire de fraude découverte dans un centre de contrôle technique, puisque le centre de contrôle technique d'Anderlecht a, semble-t-il, déjà connu le même genre de problème en mai dernier.

Le GOCA qui est le groupement des sociétés agréées de contrôle automobile et qui chapeaute les dix sociétés privées qui gèrent pour le compte de l'Etat les 75 stations de contrôle technique en Belgique, dénonce évidemment la situation en déclarant qu'elle est inacceptable mais la relativise en déclarant, je cite "nous menons des opérations de prévention, des cours de sensibilisation anti-corruption qui sont donnés à tous les inspecteurs".

Monsieur le ministre, je doute que ces procédés soient vraiment dissuasifs. En votre qualité de ministre de tutelle des centres de contrôle technique, en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994, que comptez-vous faire pour empêcher ce genre de situation qui pourrait, soit perdurer, soit débiter dans d'autres centres?

**06.02** Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, depuis un certain temps déjà, les stations de contrôle technique gérées par la société BIA, récemment incriminées, font l'objet d'une attention particulière du service public fédéral Mobilité et Transports en raison d'une insatisfaction quant à la qualité du travail et du service aux clients.

En synthèse, il a été relevé de longues files d'attente auprès de certains centres d'examen du permis de conduire, un fonctionnement de certaines stations en sous-effectifs, avec les conséquences que cela suppose pour la qualité du service aux clients, des problèmes relatifs à l'absence d'une installation correcte pour la cellule environnement d'une des stations, ainsi que des anomalies dans l'organisation du contrôle, notamment à la station de Marquain.

Informé de cet état de fait à plusieurs reprises, tant par courrier que dans le cadre de plusieurs réunions de suivi, la société s'est engagée à organiser des actions de prévention de la fraude auprès de son personnel ainsi qu'à remédier aux différents manquements.

**06.01** Annick Saudoyer (PS): In de RTL-TV-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: De FOD Mobiliteit en 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 mank, met name in het station van Marquain. Het bedrijf heeft zich ertoe verbonden preventieve acties ten aanzien van fraude door personeelsleden te

L'émission a montré comment une personne extérieure intervient, contre rémunération par le propriétaire d'un véhicule, auprès de certains membres du personnel du contrôle technique pour obtenir qu'ils ne sanctionnent pas des fautes évidentes existant dans un véhicule. On voit même un membre du personnel cacher un câble de frein à main complètement hors d'usage!

La personne en question prétend, dans l'émission, exercer ce type d'activité depuis de longues années.

A la suite de cette émission, le SPF Mobilité et Transports a envoyé sur place des contrôleurs qui ont procédé à une première enquête. Il a, par ailleurs, enjoint au directeur de BIA de prendre toutes les mesures nécessaires pour rétablir des conditions correctes de fonctionnement de la station de contrôle technique de Marquain. Le rapport d'enquête en question a été communiqué au parquet de Tournai, auprès duquel le SPF Mobilité et Transports a déposé une plainte.

J'ai également été informé par la société BIA des mesures suivantes:

- le dépôt d'une plainte pénale entre les mains d'un magistrat instructeur avec constitution de partie civile;
- le licenciement pour motif grave des deux travailleurs soupçonnés de malversations;
- la réouverture de la station de Marquain, à partir du 12 février, avec un nouveau chef de station et un nouveau chef-adjoint de station venant de deux autres stations.

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

Pour le reste, je ne souhaite faire aucune autre déclaration, compte tenu du fait qu'une instruction judiciaire est en cours.

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 ontvang, 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):** Monsieur le président, je remercie le

**06.03 Annick Saudoyer (PS):** Als

ministre pour sa réponse. Je me réjouis qu'une plainte ait été déposée, ce qui est certainement plus dissuasif que des cours de prévention.

**06.04 Bert Anciaux**, ministre: En fait, deux plaintes ont été déposées, l'une par le SPF Mobilité et Transports et l'autre par la société BIA.

**06.05 Annick Saudoyer** (PS): Si la corruption est inacceptable, il y a aussi toute la problématique de la remise en circulation des voitures qui représentent un danger public, aussi bien pour le conducteur et les passagers que pour les autres personnes. De plus, d'autres problèmes se posent, notamment au niveau des assurances en cas d'accident. C'est pourquoi, il était utile que des plaintes soient déposées.

Vous parlez de "mesures appropriées". Pourrions-nous être tenus au courant des mesures que vous prendrez?

**06.06 Bert Anciaux**, ministre: Oui, cela ne pose aucun problème.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 15.21 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.21 uur.*

afschrikmiddel heeft het indienen van een klacht ongetwijfeld meer effect dan preventielessen.

**06.05 Annick Saudoyer** (PS): 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?

**06.06** Minister **Bert Anciaux**: Ja.