

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

du

MARDI 8 FÉVRIER 2011

Matin

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

van

DINSDAG 8 FEBRUARI 2011

Voormiddag

Le développement des questions et interpellations commence à 11.34 heures. La réunion est présidée par Mme Kattrin Jadin.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 11.34 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Kattrin Jadin.

La **présidente**: Chers collègues, monsieur le ministre, je propose que nous passions aux questions orales. La question n° 2283 de M. Logghe est retirée et la question n° 2332 de Mme Van der Auwera est reportée.

01 Vraag van de heer Peter Luykx aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de raad van bestuur van SABAM" (nr. 2360)

01 Question de M. Peter Luykx au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "le conseil d'administration de la SABAM" (n° 2360)

01.01 **Peter Luykx** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in het verleden werd in deze commissie geregeld gedebatteerd over het auteursrecht, de bijdragen van zowel organisatoren en bedrijven als van de ingeschreven artiesten.

Het ging dan vaak vooral over de wijze waarop de bijdragen werden geïnd en verdeeld. Onlangs nog, werd in het programma *Basta* van maandag 24 januari 2011 zelfs aangetoond dat de auteursvereniging SABAM bijdragen int en bijgevolg rechten beheert van niet-bestaande auteurs.

Ik wil het verhaal van SABAM vanuit een andere invalshoek met u bespreken en bekijken. Ik wil uw aandacht vestigen op de huidige samenstelling van de raad van bestuur van SABAM, en dit in het kader van good governance van een onderneming of organisatie.

Voor niet-beursgenoteerde bedrijven wordt de Code Buysse gehanteerd en voor beursgenoteerde bedrijven spreken wij van de Belgische good governance code. In beide codes wordt een belangrijke rol onderschreven voor de zogenaamde externe of onafhankelijke bestuurders.

Goedfunctionerende bedrijven besteden sowieso veel aandacht aan de samenstelling van hun raad van bestuur, met het besef dat het precies dat orgaan is dat een zo ruim en gevarieerd mogelijk gebied aan competenties zou moeten bestrijken.

Om dat te realiseren, stellen zij ook onafhankelijke bestuurders aan met competenties die complementair zijn aan deze van de bestuursleden vanuit de organisatie of de groep van aandeelhouders.

Als wij de raad van bestuur van SABAM bekijken, blijkt dat van de zestien leden er twaalf vertegenwoordigers zijn uit de muzikwereld en vier uit de auteurswereld buiten de muzieksector.

De voorwaarden waaraan kandidaat-bestuursleden moeten voldoen, zijn zowaar nog strenger. Zij moeten minstens tien jaar vennoot zijn en voor minstens 7 000 euro aan auteursrechten hebben opgestreken.

Mijnheer de minister, ik wil u de volgende vragen stellen. Acht u het initiatief wenselijk om de toetreding tot de raad van bestuur van SABAM te onderwerpen aan meer bedrijfsgeoriënteerde criteria? Over welke wettelijke instrumenten beschikt het Parlement om de raad van bestuur van SABAM open te stellen voor onafhankelijke leden?

Welke stappen hebt u inmiddels ondernomen om het lidmaatschap, enerzijds, en de inning en de verdeling van de vergoedingen, anderzijds, wat transparanter te maken?

01.02 Minister **Vincent Van Quickenborne**: Mevrouw de voorzitter, het kader waarbinnen we werken om de controle op beheersvennootschappen en in het bijzonder op SABAM te verzorgen, is de wet die wij in de vorige legislatuur na lang debatteren uiteindelijk hebben aangenomen. Dat is de wet van 10 december 2009. De wet bepaalt voor de eerste keer dat er een duidelijke noodzaak is aan transparantie.

De wet heeft dan ook een aantal belangrijke doelstellingen: een grotere transparantie in de werking, een objectieve en efficiënte verdeling van de middelen waarborgen en de rechthebbenden, de gebruikers en het publiek in het algemeen de waarborg bieden dat beheersvennootschappen over de nodige kwaliteiten beschikken voor de uitoefening van hun activiteiten. Bovendien hebben we in de wet de sanctiemogelijkheden van de controledienst ook gevoelig vergroot.

Zo kom ik tot het antwoord op uw concrete vragen. De controle op de beheersvennootschappen is een controle op de wettelijkheid en is geen opportuniteitscontrole. De aanduiding van de leden van de raad van bestuur is een opportuniteitsbeslissing. Niettemin bevat de nieuwe wet – zoals ik daarnet heb aangegeven – enkele maatregelen die erop gericht zijn te waarborgen dat de beheersvennootschappen over de nodige kwaliteiten beschikken voor de uitoefening van hun activiteiten en die dus ook de raad van bestuur aanbelangen.

Een eerste maatregel is de plicht voor de beheersvennootschappen om te beschikken over een aangepaste beleidsstructuur, over een administratieve en boekhoudkundige organisatie en over interne controle. Na raadpleging van verschillende actoren, waaronder het Instituut van de Bedrijfsrevisoren en de Commissie voor Boekhoudkundige Normen, zullen bij koninklijk besluit nadere eisen in dit verband bepaald worden.

Een tweede maatregel in de wet is de plicht om de rechten te beheren in het belang van de rechthebbenden op billijke en niet-discriminatoire wijze.

De derde plicht is de plicht om een regeling uit te werken om belangenconflicten te vermijden en te beheersen.

Ten vierde is er het verbod om een bestuursfunctie op te nemen in een beheersvennootschap indien men bepaalde veroordelingen heeft opgelopen.

Zo kom ik op uw suggestie over onafhankelijke bestuurders. Onafhankelijke bestuurders kunnen wellicht een nuttige bijdrage leveren aan het bestuur van ondernemingen. Het lijkt mij weliswaar moeilijk om een wettelijke plicht in te voeren om onafhankelijke bestuurders aan te stellen in de raad van bestuur van beheersvennootschappen. Zoals u zelf aangeeft is er voor niet-beursgenoteerde bedrijven – alle beheersvennootschappen bij ons zijn niet-beursgenoteerde bedrijven – met de Code Buyse, een aanbeveling en geen wettelijke verplichting tot het aanstellen van onafhankelijke bestuurders.

U moet ook rekening houden met het feit dat er een verschil is in omvang tussen de verschillende beheersvennootschappen. De kleinste beheersvennootschap in ons land: meer dan 244 000 euro in 2009. Het lijkt mij daarom ook vrij zwaar om alle beheersvennootschappen te verplichten een onafhankelijke bestuurder aan te stellen.

Ik ben persoonlijk van mening dat onafhankelijke bestuurders een grote meerwaarde zouden kunnen opleveren voor een organisatie als SABAM.

Daarom zal ik in de gesprekken met SABAM – u weet dat we die continu hebben – deze suggestie

doorgeven en duidelijk maken dat we daar achter staan.

Wat uw tweede vraag betreft inzake de transparantie van het lidmaatschap, is in de wet van 10 december 2001 voorzien dat elke persoon met een wettig belang, zoals een gebruiker, het recht heeft om het volledige repertoire van de beheersvennootschappen te raadplegen, ter plaatse of eventueel schriftelijk. In de vroegere wet was dat niet mogelijk. De nieuwe wet bepaalt dat de beheersvennootschappen binnen een termijn van drie weken een volledig antwoord moeten geven op de vragen over het repertoire. Ook is bepaald dat de beheersvennootschappen elk jaar de geactualiseerde lijst van rechtstreekse leden, dus zonder de leden van buitenlandse beheersvennootschappen waarmee zij overeenkomsten hebben, aan de controledienst moeten bezorgen.

In verband met de transparantie van de inning en de verdeling werden verschillende maatregelen genomen in de nieuwe wet. Ik vermeld er enkele. Het gaat om de plicht om tarifieringsregels en innings- en verdelingsregels per exploitatiewijze vast te leggen en op de website bekend te maken binnen de maand na de laatste bijwerking, de plicht tot het scheiden van het eigen vermogen van de beheersvennootschap van de sommen die geïnd zijn voor rekening van rechthebbenden en de plicht om in het jaarverslag van de beheersvennootschap duidelijk het bedrag van de geïnde rechten, de directe en indirecte kosten en het bedrag van de verdeelrechten afzonderlijk bekend te maken onder controle van de commissaris. Deze gegevens zullen bovendien moeten worden opgenomen op de internetpagina van de beheersvennootschap op een duidelijk leesbare plaats en met een duidelijke verwijzing in het hoofdmenu van de internetpagina. De nieuwe wet bepaalt dat de Koning de minimuminformatie kan bepalen die de factuur afkomstig van de beheersvennootschap moet bevatten. Tot daar de antwoorden.

Ik wil nog kort vermelden dat naar aanleiding van het programma de belangrijkste ergernis van mensen terecht was dat gebruikers moesten betalen voor muziek van groepen of personen die niet voorkwamen in de lijst van SABAM. Hoe zullen wij dat oplossen? Dat zal in twee stappen worden opgelost. De eerste stap is dat wanneer men de aangifte bij SABAM elektronisch doet, er nog dit jaar zal worden voorzien dat bij het aangeven automatisch aan de hand van de database wordt geverifieerd of de betrokken groep of muzikant al dan niet in de database zit. Als men op de computer iets invult, zal dus automatisch worden geverifieerd of de persoon erin staat.

Een tweede stap, volgens mij, is dat we zouden moeten overstappen van de mogelijkheid van een papieren of elektronische aangifte naar een verplichte elektronische aangifte. Dan kan onmiddellijk worden geverifieerd of die artiesten al dan niet in de database zitten, zodat we elk mogelijk misverstand kunnen tegengaan. De eerste stap zal SABAM zeker zetten, over de tweede stap bestaat discussie. Sommigen houden immers vast aan de papieren aangifte. Ik vind dat echter compleet niet meer van deze tijd. De btw-aangifte in ons land verloopt sinds een paar jaar onder mijn aanzien elektronisch. Dat loopt veel beter. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat er nog mensen zijn in dit land, zeker als men met muziek bezig is, die niet met een computer zouden kunnen werken. Ik meen dat dit noodzakelijk is.

Voor het overige vormen de onafhankelijke bestuurders een goede suggestie. We gaan die ook meegeven. Ik denk dat zeker in de organisatie van SABAM dat type van bestuurders welgekomen is.

01.03 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Het is goed te horen dat u voorstander bent van de uitbreiding van de raad van bestuur met onafhankelijken. Wij laten in onze vraag open hoe dit moet gebeuren, bijvoorbeeld met een aanbeveling. Ik begrijp dat een verplichting moeilijk ligt. Het leek ons een suggestie die de werking ten goede kan komen.

Op de tweede plaats lijkt inderdaad het elektronisch raadplegen, controleren en verifiëren van aanvragen een stap in de goede richting. Men kan nog een stap verder gaan, zodat de gebruiker kan checken welke muziek valt onder de SABAM-regeling en welke niet. Dat zou nog een stap verder zijn. Hopelijk komt dat het verdere verhaal ten goede.

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

02 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de reactie van de Europese Commissaris voor Interne Markt op de blokkering door de Belgische banken van hun debetkaarten buiten Europa" (nr. 2373)

02 Question de Mme Ann Vanheste au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "la réaction du

commissaire européen en charge du Marché intérieur au sujet du blocage par les banques belges de leur carte de débit en dehors de l'Europe" (n° 2373)

02.01 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, sinds 17 januari blokkeren de meeste Belgische banken verrichtingen met debetkaarten buiten Europa om zogenaamde veiligheidsredenen. Sommige banken voorzien erin dat de consument zelf om een tijdelijke deblokkering kan vragen voor gebruik van debetkaarten buiten Europa.

Eurocommissaris voor de Interne Markt, Michel Barnier, is echter van oordeel dat de Belgische banken best eerst andere, minder zware maatregelen overwogen hadden alvorens het gebruik van Maestrokaarten buiten Europa te blokkeren. Hij voegt eraan toe dat de Commissie van mening is dat het wenselijk kan zijn om de beslissing van de Belgische banken ook vanuit het oogpunt van het mededingingsrecht te onderzoeken. Test-Aankoop heeft blijkbaar reeds een dossier ingediend bij de dienst voor de Mededinging.

Mijn vragen zijn de volgende, mijnheer de minister. Volgt de minister het oordeel van de eurocommissaris om andere, minder zware maatregelen te gebruiken dan het blokkeren van de kaart, zoals bijvoorbeeld een extra verificatie? Is de minister van plan om hierover met de banken en Febelfin overleg te plegen? Is er onderzoek lopend tegen de banksector bij de Belgische mededingingsautoriteit? Wat is de stand van dit onderzoek? Tegen wanneer kan men een uitspraak verwachten?

02.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mevrouw de voorzitter, collega, wij hebben van bij het begin, eind vorig jaar, toen het voornemen werd bekendgemaakt bij Febelfin om over te gaan tot blokkering, onmiddellijk gereageerd en een overleg georganiseerd met de banken, met de bedoeling hun besluit om Maestro buiten de 57 zogenaamd veilige landen te blokkeren, terug te draaien. Het resultaat van mijn overleg met de banken is dat bijna alle banken hun klanten nu de mogelijkheid bieden om hun kaart te activeren wanneer zij naar een land reizen buiten die 57 zogenaamd veilige landen. Zo komen wij tegemoet aan de vragen van de consumenten zonder het reële probleem van kaartfraude te negeren. De opmerking van commissaris Barnier was een opmerking op het initiële voorstel, dat ondertussen door ons overleg is teruggedraaid.

De Algemene Directie Mededinging van de FOD Economie is sinds december 2010 op informele manier in contact getreden met zowel Test-Aankoop als Febelfin. Beide partijen zijn hun standpunt komen verduidelijken bij de autoriteit. Naar aanleiding van deze contacten werd er bijkomende informatie gevraagd aan zowel Febelfin als Test-Aankoop. Op basis hiervan zal binnenkort een positie worden ingenomen door de Algemene Directie Mededinging.

02.03 Ann Vanheste (sp.a): Bedankt, mijnheer de minister.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 2389 van de heer Jadot wordt uitgesteld. Vraag nr. 2402 van de heer Logghe is ingetrokken.

Je passe la parole à Mme Burgeon. Je vois que sa question est adressée au ministre du Climat. M. Van Quickenborne va-t-il pouvoir y répondre?

03 Question de Mme Colette Burgeon au ministre du Climat et de l'Énergie sur "la suppression des paiements en liquide aux cliniques du CHIREC" (n° 2408)

03 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Klimaat en Energie over "de afschaffing van de betaling in specie in de CHIREC-ziekenhuizen" (nr. 2408)

03.01 Colette Burgeon (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la direction générale des hôpitaux et des cliniques du CHIREC a récemment annoncé vouloir interdire, dans ses établissements, le paiement en argent liquide. Le patient devant payer l'acompte pour son admission pourra le faire uniquement par paiement électronique. Si légitime est la raison motivant cette décision, à savoir offrir davantage de sécurité au personnel hospitalier et aux patients, force est toutefois de s'interroger sur sa légitimité.

Effectivement, les espèces (billets de banque et pièces de monnaie) ont, me semble-t-il, cours légal en Belgique, c'est-à-dire qu'elles ne peuvent être refusées par quiconque en règlement d'une dette libellée dans la même unité monétaire. Et si la loi du 11 janvier 1993 relative à la prévention de l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux et du financement du terrorisme prévoit, en son chapitre III, la possibilité de limiter les paiements en espèces, les raisons avancées ci-dessus ne répondent pas, a priori, aux exceptions prévues par cette loi.

Enfin, en dehors de toute considération réglementaire, se posent également des questions quant à l'accessibilité de tous, même de ceux qui n'ont pas de cartes de débit ou de crédit, aux soins dispensés par ces hôpitaux et cliniques et du droit du patient de choisir librement son prestataire de soins.

Aussi, monsieur le ministre, la décision prise par la direction générale des hôpitaux et cliniques du CHIREC, visant à interdire les paiements en liquide, est-elle conforme à la législation? Dans la négative, comment entendez-vous régulariser la situation problématique qui pourrait être vue comme une entrave au droit du patient d'accéder librement au praticien professionnel de son choix?

03.02 Vincent Van Quickenborne, ministre: Madame la présidente, madame Burgeon, l'ensemble des billets et des pièces de monnaie libellés en euro ont cours légal dans les différents pays de la zone euro. Cela implique que le créancier d'une somme d'argent ne peut refuser anticipativement et unilatéralement les paiements en espèces et que toute personne débitrice d'une telle somme est en droit de les utiliser. Rien n'empêche toutefois les parties de convenir entre elles d'un autre moyen de paiement.

La possibilité de limiter les paiements en espèces prévue par la loi du 11 janvier 1993 contre le blanchiment ne vise que les biens d'une valeur supérieure à 15 000 euros. Elle ne peut, dès lors, pas être invoquée dans le cas de services de santé fournis par les hôpitaux.

Un refus des espèces n'est possible que sur la base de la bonne foi si, par exemple, le vendeur ne dispose pas de la monnaie suffisante pour rendre l'excédent par rapport au prix à payer ou si la valeur moyenne des biens offerts en vente est tellement faible que le paiement au moyen d'une coupure d'une valeur trop élevée, tels les billets de 200 ou 500 euros, mettra l'entreprise en difficulté pour rendre la monnaie. Invoquer la sécurité pour refuser les espèces anticipativement n'est autorisé que dans des circonstances exceptionnelles, dans le cas de risques particuliers. De même, invoquer le risque de faux billets pour les refuser anticipativement n'est pas autorisé.

Il appartient en effet à l'entreprise de vérifier la validité du billet qui lui est présenté en paiement en utilisant les différentes méthodes de contrôle et moyens techniques à sa disposition. Dès lors, mes services ont adressé un courrier à la direction du CHIREC afin de leur rappeler ces principes.

Finalement, je suis persuadé que nous devons, pour des raisons de sécurité et de coût, bien évaluer au niveau de l'Union européenne l'opportunité de limiter les paiements en espèces, tout en respectant la facilité de tout citoyen et de toute citoyenne pour payer dans les magasins.

03.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je suppose que le courrier a été adressé et que vous n'avez toujours pas eu de réponse?

03.04 Vincent Van Quickenborne, ministre: Nous avons envoyé le courrier la semaine passée à l'occasion de votre question. Nous attendons toujours la réponse et, dès que nous la recevrons, nous vous la transmettrons.

03.05 Colette Burgeon (PS): Je vous en remercie.

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

La **présidente**: La question n° 2476 de Mme Detiège est reportée.

04 Vraag van de heer Peter Logghe aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de concurrentie met transportbedrijven uit het voormalige Oostblok" (nr. 2509)

04 Question de M. Peter Logghe au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "la concurrence

avec les entreprises de transport des pays de l'ancien bloc de l'Est" (n° 2509)

04.01 Peter Logghe (VB): Mijnheer de minister, vorig jaar ging opnieuw een aantal transportbedrijven over de kop, waaronder ook een aantal West-Vlaamse, u weet dat. Voor de oorzaak hiervan wezen de voormalige zaakvoerders steeds weer in de richting van Oost-Europa, waar ze genekt werden door goedkopere chauffeurs. De sociale lasten, de loonlasten met name, zijn de reden: per maand betalen Belgische bedrijven ongeveer 2 000 euro sociale lasten per chauffeur. Voor bedrijven die met, bijvoorbeeld, Bulgaarse chauffeurs werken, wordt mij verteld, bedraagt het maandloon ongeveer 400 euro naast een onkostenvergoeding van 50 euro per dag. Men betaalt alleen op die 400 euro maandloon sociale lasten, in België op de volledige loonmassa.

Mijn eerste twee vragen zijn eerder schriftelijk van aard. Ten eerste, hoeveel transportbedrijven vroegen de afgelopen jaren het faillissement aan?

Ten tweede, hoeveel mensen werken er eigenlijk nog in de transportsector in België?

Ten derde en ten vierde, ik denk dat we daarop wel een iets langer antwoord van u zullen krijgen. Een van de klachten die ik u wil voorleggen, is de volgende. Transportbedrijven beklagen zich over de vele controles die ze moeten doorstaan en hebben de indruk – de perceptie leeft – dat er minder controles gebeuren op buitenlandse transportbedrijven, gewoon indwille van de communicatieproblemen. Denkt de minister dat er in de zeer nabije toekomst maatregelen zouden kunnen worden genomen om de controle, de reglementering en andere zaken die onder zijn bevoegdheid vallen, te vereenvoudigen?

Ten laatste, werden er inzake de transportsector tijdens de periode waarin België voorzitter was van de Europese Unie overlegondes opgestart? Zo niet, waarom niet? Zo ja, wanneer en met welk resultaat? Mocht het zo zijn dat men daarmee nog niet gestart is, is men vooralsnog zinnens om dat op te starten? Ik denk dat de transportsector hierover toch wel met een aantal zeer dringende vragen zit.

04.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mevrouw de voorzitter, collega Logghe, ik kan uw eerste twee vragen beantwoorden, maar de derde en vierde vraag behoren niet tot mijn bevoegdheid, maar tot die van de heer Schouppe. U kunt die vragen beter aan hem stellen. Wat het voorzitterschap van de Europese Unie betreft, transport is niet in mijn commissie aan bod gekomen, die controles evenmin. Onze diensten doen veel controles, maar niet de controles op de transportsector.

Ik zal dus wel antwoorden op uw eerste twee vragen. In 2010 waren er 239 faillissementen in de transportsector. Sinds 2000 schommelt het aantal faillissementen in de transportsector tussen 188 in 2007 en 258 in 2006. Ik zal u onmiddellijk de lijst met alle cijfers overhandigen. Deze cijfers werden grotendeels gecompenseerd door de oprichting van nieuwe ondernemingen in de sector.

Wat uw vraag over de tewerkstelling in de transportsector betreft, moet ik er de aandacht op vestigen dat het hier gaat om cijfers betreffende de sector vervoer te land en via pijpleidingen, NACE-code 49, die uiteraard ruimer is dan het wegvervoer.

In 2008 werkten 114 700 mensen in deze sector. Dit is beduidend minder dan de 130 200 werkzame personen in 2002, maar wel een verbetering ten opzichte van de jaren 2006 en 2007. Toen ging het om respectievelijk 108 500 en 111 300. Ik zal u deze cijfers straks ook overhandigen.

De daling inzake tewerkstelling in de sector is vrijwel volledig toe te schrijven aan het spoorverkeer. Dit moet worden gezien in het kader van de statistische gevolgen van de herstructurering van de NMBS en zijn opsplitsing in een holding en een operationele entiteit.

De tewerkstelling in de sector goederenvervoer over de weg bleef relatief stabiel tussen 2000 en 2008.

04.03 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik had mij tot u gericht omdat ik dacht dat de minister voor Vereenvoudigen toch wel iets zou kunnen doen inzake het vereenvoudigen van de controle. Ik zal de vraag aan uw collega, staatssecretaris Schouppe, stellen.

U hebt in deze commissie een aantal keren gesproken over het Belgisch voorzitterschap van de Europese

Unie en de initiatieven inzake octrooirecht, dus ik meende dat u bevoegd was, maar ik zal staatssecretaris Schouppe hierover ondervragen. De zaak is immers te belangrijk om ze te laten liggen.

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

05 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de elektronische aanbesteding van overheidsopdrachten" (nr. 2521)

05 Question de M. Peter Dedecker au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "l'adjudication électronique des marchés publics" (n° 2521)

05.01 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs graag even naar uw nota "België, digitaal hart van Europa", ondertussen al van enige tijd geleden. Daarin stelt u werk te maken van een vermindering van administratieve lasten die bedrijven ervaren bij het meedingen naar overheidsopdrachten. U focust daarbij vooral op het elektronisch beschikbaar maken van tal van attesten, zowel voor federale als regionale overheden, via de Digiflowtoepassing, de uitbreiding van samenwerking met regionale overheden en gemeenten en het systeem waarbij de administratieve attesten pas fiscaal moeten aangeleverd worden door de best geplaatste kandidaat. Daardoor moeten de kandidaten die de aanbesteding niet binnenhalen, zich niet bezighouden met die administratieve rompslomp.

U spreekt ook over verdere stappen om het gehele proces te optimaliseren, een initiatief dat ook Agoria, de federatie van de technologische sector in ons land, aanspreekt. Zij hebben het met name over een potentiële besparing van 500 miljoen euro indien het volledige proces van openbare aanbestedingen in ons land elektronisch zou verlopen. Ook in de verklaring van Manchester van 2006, ook al van enige tijd geleden, werden de doelstellingen voor de Europese Unie bepaald. Tegen 2010, vorig jaar dus, moest 100 procent van de informaticatools voor e-procurement operationeel zijn, terwijl 50 procent van de transacties voor overheidsopdrachten elektronisch zou moeten gebeuren.

Graag kreeg ik enige toelichting over de stand van zaken in dit verhaal. Haalt België de Europese doelstellingen, of in hoeverre? Wat zijn volgens u de potentieel haalbare besparingen en de noodzakelijke verdere stappen in het vereenvoudigen en elektronisch maken van dit proces?

05.02 Minister Vincent Van Quickenborne: Mevrouw de voorzitter, collega, e-procurement als zodanig behoort tot de bevoegdheid van de Federale Overheidsdienst Personeel en Organisatie. Er is daar zelfs een cel e-procurement. Het is die cel die de tools ontwikkelt om overheidsopdrachten elektronisch te laten verlopen. Voor het volledige plaatje moet u zich bijgevolg wenden tot mijn collega Inge Vervotte.

Mijn diensten zijn verantwoordelijk voor de elektronische raadpleging van de attesten die vereist zijn in het kader van de regelgeving betreffende overheidsopdrachten. Het elektronisch beschikbaar maken van de attesten voor aanbestedende overheden moet gezien worden in een ruimer project, met name het project Telemarc. Dankzij het project Telemarc kunnen bewijsstukken en attesten vandaag door de overheid zelf in elektronische vorm worden opgevraagd via het elektronisch loket Digiflow.

Waaruit bestaat dat? Sinds 2005 worden het RSZ-attest, de jaarrekeningen en de inschrijving als btw-plichtige door de aanbestedende overheid elektronisch opgevraagd. Daarvoor werd het loket Digiflow ontwikkeld. Sinds oktober 2007 moet ook het attest van niet-faling via Digiflow worden opgevraagd. Concreet betekent dit dat de aanbestedende overheid de kandidaten niet langer om deze documenten mag vragen.

Ondernemingen die wensen mee te dingen naar een overheidsopdracht, moeten dus niet langer de papieren versie van de vier documenten, die hierboven worden vermeld, toevoegen aan hun kandidatuur. De besparingen die de bedrijven hierdoor doen, bedragen 6,6 miljoen euro per jaar. Voor de gewestelijke aanbestedingen levert deze vereenvoudiging nog eens 2 miljoen euro per jaar op. Ook voor de aanbestedende overheid zelf bieden Telemarc en het loket Digiflow belangrijke voordelen omdat de raadplegingen online gebeuren, de bekomen inlichtingen betrouwbaar zijn en er heel snel kan worden nagegaan of de gunstig gerangschikte inschrijver aan de voorwaarden voldoet.

De tweede stap die ik binnen mijn bevoegdheid heb gezet, is dat sinds 1 mei 2007 ondernemingen kunnen deelnemen aan een procedure van gunning door op eer te verklaren dat zij aan de vereiste voorwaarden voldoen. Zij hoeven niet langer documenten en attesten voor te leggen. Vervolgens controleert de

aanbestedende overheid enkel nog de verklaring op erewoord van de inschrijver die als eerste is gerangschikt. Deze controle gebeurt in de eerste plaats door het raadplegen van de informatie die beschikbaar is via de authentieke informatiebronnen. Deze verplichting is voor de federale overheid opgenomen in een omzendbrief van 23 april 2007. Een soortgelijke omzendbrief werd ook uitgevaardigd door het Vlaamse en het Waalse Gewest.

Ik kom dan tot uw vraag over de doelstellingen en of wij die halen. Ook daar moet ik erop wijzen dat u voor e-procurement zelf de vraag beter stelt aan collega Vervotte. Wij zien wel dat het aantal attesten dat via Digiflow wordt opgevraagd stelselmatig stijgt. In 2007 werden er ongeveer 24 000 attesten elektronisch opgevraagd. Nu zijn dat er al 80 000. Het aantal opgevraagde attesten neemt duidelijk toe.

Wat zijn de noodzakelijke volgende stappen binnen mijn verantwoordelijkheid? Wij zullen dit jaar een aantal dingen doen. Ten eerste, wij zullen het toepassingsgebied uitbreiden en ook andere attesten zullen worden toegevoegd. Denken wij maar aan de fiscale schulden en de hoedanigheid van erkend aannemer. Deze attesten kunnen vandaag nog niet elektronisch worden opgevraagd en wij zullen dit in de loop van 2011 beschikbaar stellen.

Ten tweede, een performant autorisatiebeheer bepaalt wie toegang heeft tot welke gegevens.

Ten derde, streven naar een systeem waardoor gegevens, die nu via Digiflow worden opgevraagd, in de toekomst ook rechtstreeks vanuit andere toepassingen kunnen worden opgevraagd.

Ten vierde, de webtoepassing Signbox laat toe elektronische handtekeningen op documenten te plaatsen door middel van een elektronische identiteitskaart. Deze toepassing is vandaag niet geïntegreerd in het e-procurementproject. Om die reden werkt Fedict aan de ontwikkeling van een zogenaamde Digital Signature Service, een DSS, die wel in het proces kan worden geïntegreerd. De oplevering hiervan is voorzien voor deze zomer.

Ten vijfde, wij hebben sinds juli 2010 alle gemeenten de toegang gegeven tot de elektronische attesten. Dat zal later ook worden uitgebreid naar andere lokale overheden. Voor alle duidelijkheid, ik ben slechts verantwoordelijk voor een deel, weliswaar een belangrijk deel, binnen het proces van e-procurement. Als het gaat over de *awarding*, de *auctions* en dies meer, denk ik dat u zich best richt tot collega Vervotte.

05.03 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord. Het is inderdaad een gedeelde bevoegdheid met aspecten voor de FOD Personeel en Organisatie en voor u in uw hoedanigheid van minister voor informatisering. Het zal dus een dubbeltje worden.

Er is al een hele stap gezet met de toepassing van die Digiflowtoepassing. Heel veel attesten worden effectief digitaal aangeleverd. We moeten echter ook afvragen in hoeverre bepaalde attesten eigenlijk echt nodig zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan het bankattest. Hiermee valt men de ondernemers niet echt lastig, want het is de bank zelf die het doorgeeft aan de overheid. Als echter op zo'n bankattest letterlijk staat "de bank kan absoluut niet verantwoordelijk gesteld worden voor de inhoud van deze brief", dan moeten we ons afvragen in hoeverre we de banken daarmee moeten lastigvallen en zelf personeel moeten gaan inzetten om die attesten te gaan controleren. Ik meen dat dit een ideaal punt is om op te besparen, net zoals attesten van bijvoorbeeld de RSZ, de btw en de fiscus. Misschien moeten we gewoon weigeren om die op papier uit te delen. Dan zijn de overheden wel verplicht om het via de Digiflowtoepassing na te vragen en kunnen ze de ondernemers er niet meer mee lastigvallen. Dat zijn wel zaken waarin we verder kunnen gaan.

Ik verwijs ook naar onze vorige discussie over de uittreksels uit de geboorteakten. Dit is iets gelijkaardigs. Als we gewoon zouden weigeren om die dingen op papier mee te geven, dan kunnen de burgers en in dit geval de ondernemers daarmee niet meer lastiggevallen worden. Misschien kan daar nog werk van gemaakt worden. Ik weet niet in hoeverre u dat kunt in deze periode van lopende zaken. Misschien is het iets voor uw opvolger. Ik zal dat natuurlijk mee in de gaten houden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Philippe Blanchart au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur "les suppléments de taxe pour carburants instaurés par les compagnies aériennes" (n° 2611)

06 Vraag van de heer Philippe Blanchart aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over "de door de luchtvaartmaatschappijen aangerekende fueltoeslag" (nr. 2611)

06.01 Philippe Blanchart (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, les compagnies aériennes viennent d'annoncer la hausse des surcharges "carburant", ce qui aura pour conséquence inévitable la hausse des billets d'avion.

Les compagnies aériennes justifient ces surcharges par l'augmentation du prix du baril de pétrole – actuellement à plus de 100 dollars – qui, lui-même, influe sur le prix du kérosène. En effet, le carburant représente de 25 à 40 % des coûts de fonctionnement d'une compagnie. L'augmentation des tarifs serait donc une question de survie.

Or nous constatons que les surcharges varient fortement d'une compagnie à l'autre. Certaines compagnies l'appliquent sous forme d'un supplément, d'autres préfèrent diminuer le nombre de places "low cost", d'autres encore préfèrent ne pas répercuter du tout cette incidence.

De même – ce qui est encore plus gênant –, chaque transporteur applique sa propre recette qui tient compte de l'étendue du réseau, du taux d'occupation, des tarifs négociés avec les compagnies pétrolières, etc. Ce mode de calcul entraîne souvent un traitement injuste des passagers qui se voient devoir payer le même supplément pour des trajets différents. Ici, on ne tient pas compte du nombre de miles parcourus, mais bien d'une distinction binaire: vol intracontinental ou vol intercontinental. Pourtant, légalement, les compagnies sont tenues de communiquer certaines données objectives au SPF Économie. Cependant, force est de constater qu'elles ne le font que trop rarement.

Les surcharges sont déjà une exception dans le monde du transport, qu'il est parfois très difficile d'expliquer et de justifier. En effet, je suppose que les contrats passés avec les compagnies pétrolières sont des contrats longue durée avec négociation sur le prix afin d'éviter les trop grandes variations. Cela paraîtrait logique en tout cas. À cela s'ajoute une totale opacité dans leur mode de calcul.

Ce type de fonctionnement particulier devient de plus en plus inacceptable. Et encore plus lorsqu'on constate que certaines compagnies, si elles répercutent à la hausse l'augmentation du prix des carburants, ne font généralement pas le chemin inverse.

Le secteur aérien a cette singulière particularité qu'on ne connaît jamais vraiment le prix final d'un billet avant de l'avoir payé. Les surtaxes en tous genres rendent généralement amer quand on se souvient du prix alléchant vanté par une publicité: Bruxelles-Barcelone à 50 %..., sans compter le petit astérisque et les inévitables frais qui s'en suivront.

Monsieur le ministre, le consommateur a droit à la clarté. Il n'est pas normal qu'il ait encore et toujours le sentiment d'acheter un chat dans un sac lorsqu'il réserve un billet d'avion. Outre l'absolue nécessité de clarification des suppléments divers et variés, il ne serait que logique d'imposer que le prix affiché soit enfin le prix final que le consommateur payera.

Pourriez-vous m'indiquer les bases légales sur lesquelles se basent les compagnies afin de demander ces surtaxes "carburant"?

De plus, les hausses justifiées par l'augmentation du prix du kérosène ne devraient-elles pas être logiquement compensées par des baisses lors de la diminution du prix du kérosène? Voilà qui me semble un élément essentiel de ma question.

06.02 Vincent Van Quickenborne, ministre: Madame la présidente, monsieur Blanchart, en Belgique, comme dans tous les pays d'Europe, les prix des billets de transport sont fixés librement mais l'indication de ceux-ci est strictement encadrée par la loi. Ainsi, de manière générale, lors de l'offre en vente d'un produit ou d'un service, les entreprises sont soumises à la loi du 6 avril 2010 sur les pratiques du marché et la protection du consommateur. En vertu de l'article 6 de cette loi, le prix indiqué au consommateur doit être un prix tout compris, incluant les taxes ainsi que le coût de tous les services à payer obligatoirement en supplément par le consommateur.

Dans le secteur aérien, le règlement européen du 24 septembre 2008, établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté, prévoit l'obligation pour les compagnies aériennes d'inclure et de détailler toutes les taxes, redevances et suppléments obligatoires dans l'indication des prix des billets d'avion, à tout moment de l'offre et lors de la publication des tarifs sous

quelque forme que ce soit. Le contrôle de l'application de ce règlement relève cependant de la compétence du SPF Mobilité et Transports de mon cher et dévoué collègue, le secrétaire d'État Etienne Schouppe.

Si les suppléments ne font pas l'objet d'une réglementation particulière, ils doivent cependant répondre à certaines règles légales. L'article 4 de la loi soumet l'entreprise à une obligation générale d'information à l'égard des consommateurs au plus tard au moment de la conclusion de la vente. Lors de l'offre en vente, le consommateur doit être clairement informé de la possibilité de révision des prix à la suite des variations du prix du fuel ainsi que des critères objectifs de révision. En effet, la loi, en vertu de son article 74, § 3, interdit que les prix fixés dans le contrat puissent varier en fonction d'éléments dépendant de la seule volonté du vendeur. Par ailleurs, tromper le consommateur sur la réalité des suppléments fuel doit être considéré comme une pratique commerciale trompeuse contraire à la loi et à la directive européenne. L'Inspection économique est chargée d'effectuer les contrôles nécessaires.

Enfin, si la vente d'un billet d'avion est combinée avec un séjour, la loi du 16 février 1994 sur les contrats de voyage est également applicable. Cette loi permet des possibilités de variation du prix du voyage due notamment à la hausse ou à la baisse du prix du fuel, même après la conclusion d'un contrat de voyage, pour autant que cette possibilité soit expressément prévue dans le contrat ainsi que les modalités de calcul.

Après la conclusion du contrat de voyage, il est interdit de facturer des suppléments vingt jours avant le départ. Ceci est une transposition de la directive du 13 juin 1990.

Les règles de la loi du 16 février 1994 valent tant pour les contrats conclus avec des consommateurs qu'avec des professionnels.

Il appartient aux services d'inspection économique de vérifier que les formules d'adaptation au cours du fuel soient, conformément à la loi du 16 février 1994, expressément prévues contractuellement et s'appliquent tant à la hausse qu'à la baisse des cours du fuel. L'administration n'a cependant pas approuvé un mode de calcul particulier. La loi précise seulement que la formule d'adaptation doit être expressément prévue dans le contrat.

Si l'indication des tarifs aériens et des suppléments est bien encadrée légalement, pour permettre au consommateur de comparer les prix avant l'achat, il paraît difficile d'intervenir directement au niveau national dans la formation même des prix du transport aérien en raison, d'une part, du système de liberté des prix en vigueur dans le secteur aérien et, d'autre part, du fait que la plupart des compagnies aériennes opérant en Belgique sont étrangères.

En conclusion, je suis bien prêt d'organiser une réunion avec le secteur et les organisations pour arriver à une formule plus transparente et uniforme. En fait, nous avons essayé d'arriver à une telle formule à la fin 2008, avec ces organisations, avec Test-Achats. Après bien des débats, nous n'avons pas pu conclure.

Il n'empêche que je suis prêt à recommencer: tout comme vous, je sens que des problèmes peuvent survenir et qu'il convient absolument d'informer et de donner davantage de garanties de transparence aux clients et consommateurs.

06.03 Philippe Blanchart (PS): Monsieur le ministre, en effet, la législation est assez claire. Pourtant, force est de constater qu'en réalité, les baisses de coût ne sont généralement pas répercutées. La dernière hausse, suivie d'une baisse, est à nouveau suivie d'une hausse sans que la baisse n'ait été prise en compte.

Votre proposition de réinterpeller le secteur me semble intéressante. Il conviendrait que le consommateur échappe à cette opacité et qu'il bénéficie des diminutions de surcharges intégrées dans les coûts du billet d'avion.

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

*La réunion publique de commission est levée à 12.17 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.17 uur.*