



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

VERENIGDE COMMISSIES VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET WETENSCHAPSBELEID,
HET ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN CULTURELE
INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW, VOOR DE VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING EN VOOR DE FINANCIËN EN DE
BEGROTING

COMMISSIONS REUNIES DE L'ECONOMIE, DE LA
POLITIQUE SCIENTIFIQUE, DE L'ÉDUCATION, DES
INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES
NATIONALES, DES CLASSES MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE, DE LA SANTE PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU RENOUVEAU DE LA
SOCIETE ET DES FINANCES ET DU BUDGET

Woensdag

Mercredi

07-10-2015

07-10-2015

Namiddag

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
PP	Parti Populaire

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
	(witte kaft)		(couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

- De gevolgen van de fraude met milieutests van dieselwagens van de VW groep, gedachtewisseling met de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, de minister van Financiën, belast met bestrijding van de fiscale fraude en de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling en samengevoegde vragen van 2
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "de federale premies voor de aankoop van schone voertuigen en de berichten over de manipulaties van de VW-groep" (nr. 6345) 2
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "de fiscaliteit inzake bedrijfswagens en de berichten over de manipulaties door de VW-groep" (nr. 6439) 2
- de heer Jean-Marc Nollet aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het grootschalige gesjoemel van VW" (nr. 6451) 2
- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de gezondheidsgevolgen voor de burger van het gesjoemel door VW" (nr. 6467) 2
- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de milieugevolgen van het gesjoemel door VW" (nr. 6469) 2
- mevrouw Anne Dedry aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de dieselgate en de gezondheidskost" (nr. 6576) 2
- de heer Daniel Senesael aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "het VW-schandaal en de nieuwe testprocedures voor auto's" (nr. 6579) 2
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "de fiscale aftrek op basis van CO₂-uitstoot" (nr. 6616) 2
- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de impact van het VW-schandaal in België" (nr. 6638) 2
- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de voortgang van de herziening van de Europese homologatietests" (nr. 6639) 2
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale 2

SOMMAIRE

- Les conséquences de la fraude aux tests environnementaux de véhicules diesel du groupe VW, échange de vues avec le vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, le ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale et la ministre de l'Energie, de l'Environnement et du Développement durable et questions jointes de 1
- M. Georges Gilkinet au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "les primes fédérales pour l'achat de véhicules propres et les informations relatives aux manipulations commises par le groupe VW" (n° 6345) 1
- M. Georges Gilkinet au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "la fiscalité relative aux voitures de société et les informations relatives aux manipulations commises par le groupe VW" (n° 6439) 1
- M. Jean-Marc Nollet au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'énorme tricherie organisée par VW" (n° 6451) 1
- Mme Muriel Gerkens à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "les conséquences pour la santé des citoyens des manoeuvres frauduleuses et mensongères de VW" (n° 6467) 1
- Mme Muriel Gerkens à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "les conséquences pour l'environnement des manoeuvres frauduleuses et mensongères de VW" (n° 6469) 1
- Mme Anne Dedry à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "le dieselgate et son coût pour la santé" (n° 6576) 1
- M. Daniel Senesael à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le scandale VW et les nouvelles procédures de tests automobiles" (n° 6579) 1
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "la déductibilité fiscale sur la base des émissions de CO₂" (n° 6616) 2
- Mme Caroline Cassart-Mailleux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les répercussions du dossier VW en Belgique" (n° 6638) 2
- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le suivi des réformes de tests d'homologation au niveau européen" (n° 6639) 2
- M. Olivier Maingain au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "le 2

fraude, over "de federale premies die werden toegekend voor de aankoop van een wagen van de Volkswagengroep die nu uitgerust blijkt te zijn met de frauduleuze software" (nr. 6643)

Sprekers: **Kris Peeters**, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, **Johan Van Overtveldt**, minister van Financiën, belast met de Bestrijding van de fiscale fraude, **Marie-Christine Marghem**, minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling, **Maggie De Block**, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, **Georges Gilkinet**, **Jean-Marc Nollet**, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, **Anne Dedry**, **Muriel Gerkens**, **Jef Van den Bergh**, **Caroline Cassart-Mailleux**, **Olivier Maingain**, **Bert Wollants**, **Jean-Marc Delizée**, **Meryame Kitir**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Michel de Lamotte**, **Marco Van Hees**, **Richard Miller**, **Kristof Calvo**

sort des primes octroyées par le fédéral lors d'un achat d'un véhicule du groupe Volkswagen contenant le logiciel espion" (n° 6643)

Orateurs: **Kris Peeters**, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, **Johan Van Overtveldt**, ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, **Marie-Christine Marghem**, ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, **Maggie De Block**, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, **Georges Gilkinet**, **Jean-Marc Nollet**, président du groupe Ecolo-Groen, **Anne Dedry**, **Muriel Gerkens**, **Jef Van den Bergh**, **Caroline Cassart-Mailleux**, **Olivier Maingain**, **Bert Wollants**, **Jean-Marc Delizée**, **Meryame Kitir**, présidente du groupe sp.a, **Michel de Lamotte**, **Marco Van Hees**, **Richard Miller**, **Kristof Calvo**

VERENIGDE COMMISSIES VOOR
HET BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE
MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW, VOOR DE
VOLKSGEZONDHEID, HET
LEEFMILIEU EN DE
MAATSCHAPPELIJKE
HERNIEUWING EN VOOR DE
FINANCIËN EN DE BEGROTING

COMMISSIONS REUNIES DE
L'ECONOMIE, DE LA POLITIQUE
SCIENTIFIQUE, DE L'EDUCATION,
DES INSTITUTIONS
SCIENTIFIQUES ET
CULTURELLES NATIONALES, DES
CLASSES MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE, DE LA SANTE
PUBLIQUE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DU
RENOUVEAU DE LA SOCIETE ET
DES FINANCES ET DU BUDGET

van

du

WOENSDAG 7 OKTOBER 2015

MERCREDI 7 OCTOBRE 2015

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.24 heures et présidée par Mme Muriel Gerkens et MM. Jean-Marc Delizée et Eric Van Rompuy.

De vergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door mevrouw Muriel Gerkens en de heren Jean-Marc Delizée en Eric Van Rompuy.

01 Les conséquences de la fraude aux tests environnementaux de véhicules diesel du groupe VW, échange de vues avec le vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, le ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale et la ministre de l'Energie, de l'Environnement et du Développement durable et questions jointes de

- M. Georges Gilkinet au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "les primes fédérales pour l'achat de véhicules propres et les informations relatives aux manipulations commises par le groupe VW" (n° 6345)

- M. Georges Gilkinet au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "la fiscalité relative aux voitures de société et les informations relatives aux manipulations commises par le groupe VW" (n° 6439)

- M. Jean-Marc Nollet au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'énorme tricherie organisée par VW" (n° 6451)

- Mme Muriel Gerkens à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "les conséquences pour la santé des citoyens des manoeuvres frauduleuses et mensongères de VW" (n° 6467)

- Mme Muriel Gerkens à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "les conséquences pour l'environnement des manoeuvres frauduleuses et mensongères de VW" (n° 6469)

- Mme Anne Dedry à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "le dieselgate et son coût pour la santé" (n° 6576)

- M. Daniel Senesael à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le scandale VW et les nouvelles procédures de tests automobiles" (n° 6579)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "la déductibilité fiscale sur la base des émissions de CO₂" (n° 6616)

- Mme Caroline Cassart-Mailleux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les répercussions du dossier VW en Belgique" (n° 6638)

- Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "le suivi des réformes de tests d'homologation au niveau européen" (n° 6639)

- M. Olivier Maingain au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "le sort des primes octroyées par le fédéral lors d'un achat d'un véhicule du groupe Volkswagen contenant le logiciel espion" (n° 6643)

Q1 De gevolgen van de fraude met milieutests van dieselwagens van de VW groep, gedachtewisseling met de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, de minister van Financiën, belast met bestrijding van de fiscale fraude en de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling en samengevoegde vragen van

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "de federale premies voor de aankoop van schone voertuigen en de berichten over de manipulaties van de VW-groep" (nr. 6345)

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "de fiscaliteit inzake bedrijfswagens en de berichten over de manipulaties door de VW-groep" (nr. 6439)

- de heer Jean-Marc Nollet aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het grootschalige gesjoemel van VW" (nr. 6451)

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de gezondheidsgevolgen voor de burger van het gesjoemel door VW" (nr. 6467)

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de milieugevolgen van het gesjoemel door VW" (nr. 6469)

- mevrouw Anne Dedry aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de dieselgate en de gezondheidskost" (nr. 6576)

- de heer Daniel Senesael aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "het VW-schandaal en de nieuwe testprocedures voor auto's" (nr. 6579)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "de fiscale aftrek op basis van CO₂-uitstoot" (nr. 6616)

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de impact van het VW-schandaal in België" (nr. 6638)

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "de voortgang van de herziening van de Europese homologatietests" (nr. 6639)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "de federale premies die werden toegekend voor de aankoop van een wagen van de Volkswagen-groep die nu uitgerust blijkt te zijn met de frauduleuze software" (nr. 6643)

Le **président**: Geachte collega's, mesdames et messieurs les ministres, bienvenue à toutes et à tous pour cette commission commune.

Il est assez rare dans cette assemblée de réunir trois commissions sur un fait d'actualité. Quatre ministres sont présents. C'est une situation quelque peu inédite, exceptionnelle qui montre aussi que les faits dont il est question sont assez énormes, incroyables. Ils interpellent à la fois le monde politique, les autorités publiques, le monde économique et social et la société tout entière. C'est la raison pour laquelle la Conférence des présidents a eu la bonne idée d'organiser cet échange de vues avec les membres du parlement des trois commissions de l'Économie, des Finances et de la Santé publique et les membres du gouvernement. Ce dernier va, dans un premier temps, donner un point de vue ou en tout cas des informations sur l'état des lieux de ce dossier.

Pour information, il n'y a pas de rapporteur mais il y aura un compte rendu intégral de nos travaux qui sera disponible très rapidement sur le site de la Chambre, dans une version provisoire.

Dans un deuxième temps, nous organiserons au mieux les échanges de vues avec l'assemblée.

Monsieur Peeters, vous êtes le premier intervenant. Je pense que vous avez une présentation PowerPoint

à nous montrer. Nous utiliserons donc un écran. Mijnheer de minister, u hebt het woord.

01.01 **Kris Peeters**, ministre: Monsieur le président, je vous remercie.

Chers collègues, nous sommes au total quatre ministres réunis ici pour donner des explications sur le VW gate. Ik hoop dat wij, na de toelichting door de verschillende ministers, al heel wat vragen zullen hebben beantwoord. Bien entendu, si vous avez encore des questions, nous y répondrons le plus concrètement possible.

Wij hebben een slideshow voorbereid die het debat kan vergemakkelijken. Daarin zitten een negental elementen: de historiek, de ondernomen acties, de situatie van de automobieliindustrie, het wagenpark, de juridische analyse van de FOD Economie, D'leteren, het gemiddeld verbruik van CO₂, Europese acties en beleidsintenties. Mijn collega's zullen, vanuit hun bevoegdheden, met name fiscaliteit, energie en volksgezondheid, de nodige aanvullingen geven.

Wat de historiek betreft, wil ik even in herinnering brengen dat op 19 september duidelijk is geworden dat de Volkswagengroep uitstootcijfers had gemanipuleerd. Dat werd bekendgemaakt naar aanleiding van een onderzoek in de Verenigde Staten. De NOx-uitstoot voldoet niet aan de Clean Air Act. Volkswagen geeft de manipulatie toe. Wat dat betreft, kan het debat direct worden gesloten. Er is schuld bekend. Er is manipulatie toegegeven met de software. De NOx-metingen in testomgevingen stemmen niet overeen met de metingen in reële rijomstandigheden.

Wereldwijd gaat het om 11 miljoen voertuigen die met de foute software zijn behept, als ik het zo mag zeggen. Er is de hele problematiek van het gesjoemel met de software door VW met andere merken en er is het debat over de testen, die al of niet overeenstemmen met de reële uitstoot. Dat zijn twee verschillende discussies. Die 11 miljoen voertuigen zijn niet alleen VW's, maar betreffen ook Audi, Skoda en SEAT die met de motoren en software zijn uitgerust.

Voor België gaat het om voertuigen met dieselmotor type EA 189, de EU5-norm. Het gaat zowel over personenwagens als lichte bedrijfsvoertuigen van de merken die ik heb opgesomd. Het exacte cijfer heeft ook de media gehaald: 393 648 voertuigen. U vindt daar ook de uitsplitsing over VW, Audi, Skoda en SEAT.

Wat zijn nu de ondernomen acties? Nogmaals, mijn collega's zullen dit straks aanvullen.

Er is een brief van *TestAankoop* van 24 september 2015, gericht aan de minister van Consumentenzaken. Daar is ook op geantwoord. Deze briefwisseling is voor mij niet geheim. Als de betrokken briefschrijvers er geen probleem mee hebben dat ik dit bekendmaak, zal ik dat doen. *TestAankoop* heeft aan de minister van Consumentenzaken gevraagd een aantal acties te ondernemen. Daar kom ik straks op terug. Er is ook een brief van commissaris Bienkovska, die aan alle ministers en alle regionale regeringen is gericht.

Wij hebben op 25 september een aantal instructies aan de

01.01 Minister **Kris Peeters**: Ik hoop dat we via deze toelichting al veel vragen kunnen beantwoorden.

Le 19 septembre, il a été révélé que le groupe Volkswagen avait manipulé les chiffres relatifs aux émissions de gaz d'échappement. Une étude menée aux États-Unis a démontré que les émissions de NOx ne satisfaisaient pas aux conditions définies dans le Clean Air Act. Le Groupe Volkswagen a avoué avoir manipulé son logiciel de sorte que les données mesurées en situation de test ne correspondent pas aux émissions réelles de NOx. Cette fraude concerne 11 millions de véhicules dans le monde entier: des véhicules de la marque VW, mais aussi d'autres marques du groupe Volkswagen comme Audi, Skoda et Seat.

Parallèlement au débat sur la manipulation du logiciel, la question de la correspondance des résultats de tests aux émissions réelles fait évidemment aussi rage à présent.

Pour la Belgique, il s'agit de près de 400 000 voitures particulières et utilitaires légers équipés du moteur diesel du type EA 189 répondant à la norme EU5.

Le 24 septembre, j'ai reçu, en ma qualité de ministre des Consommateurs, un courrier de Test-Achats dans lequel l'association me demandait de prendre plusieurs mesures. J'ai répondu à cette lettre. Nous avons également reçu deux courriers de la Commission européenne, une de la commissaire à l'Industrie et une de sa collègue en charge de la Justice et des Consommateurs.

FOD Economie gegeven. U vindt een juridische analyse van de praktijken terug. Daarin zijn twee elementen, met name oneerlijke handelspraktijken jegens de consument en de garantiewetgeving inzake consumentengoederen en inbreuken die kunnen of worden vastgesteld en waarvoor geen politieke beslissing nodig is. Daar start de Economische Inspectie met een strafrechtelijk onderzoek bij het vaststellen van inbreuken.

Op 29 september was er ook een onderhoud met de CEO van D'leteren. Er is ook nog een brief van een andere commissaris voor Justitie en Consumentenzaken aan ons gericht.

Om het debat in de hele breedte te kunnen voeren, wil ik nog even meegeven dat de automobiellindustrie in Europa voor 12,1 miljoen directe en indirecte jobs zorgt met 2,3 miljoen jobs in de productie in 292 assemblage- en productiefabrieken in 26 Europese landen. Het gaat om circa 15 miljoen voertuigen. Er is voor 41,5 miljard aan investeringen in R&D en er zijn circa 6 000 octrooien verleend door de Europese octrooibureaus. De Europese automobiellindustrie is dus, zoals blijkt uit de cijfers, een belangrijke sector. Ook voor België som ik het even op. Het gaat om 100 000 directe jobs in 2014 bij 8 841 werkgevers. Wat D'leteren betreft, gaat het om het 1 600 onafhankelijke invoerders, 4 000 concessiehouders, Audi 3 000 jobs, in totaal 8 600. Daarmee wil ik het belang van deze sector even duiden.

Wat het wagenpark in België betreft, geef ik u de cijfers voor 2014. Er waren 5,6 miljoen personenwagens. U vindt dat verder uitgesplitst voor particuliere en bedrijfswagens, benzinewagens en diesels. 80 % van de bedrijfswagens zijn diesels. Ik vertel u daarmee niets nieuws. Het aantal inschrijvingen in 2014 bedroeg 482 938. U vindt daar de uitsplitsing voor benzine, diesel en andere. Om u volledig te informeren, merkt u dat we op de slide de 5,6 miljoen personenwagens hebben uitgesplitst voor de verschillende onderdelen, Volkswagen, Audi, Skoda en SEAT.

Wat de juridische analyse vanuit mijn bevoegdheden betreft, geef ik u de vaststellingen aangaande oneerlijke handelspraktijken. De NOx-uitstootwaarde is gemanipuleerd, VW in Duitsland geeft dat toe. Er was onjuiste informatie over kenmerken en voordelen op het vlak van milieubeweringen. De onderneming draagt de bewijslast voor de juistheid van die beweringen en kan de gemiddelde consument tot een besluit brengen om al dan niet tot een transactie over te gaan met de informatie die hij krijgt en die de verantwoordelijkheid vormt van de onderneming zelf. Er is ook nog Europese rechtspraak over hoe dat beoordeeld moet worden, wat de gemiddelde consument is. Dat is misschien voor later als daar vragen over zijn.

De FOD Economie heeft dus de opdracht gekregen na te kijken of er een inbreuk is op de artikelen 697 en 600 van het Wetboek van economisch recht. Als er zo'n inbreuk is, volgt er bij wijze van spreken een automatisme, met een strafrechtelijk onderzoek door de Economische Inspectie. Daar hoeft de minister zich niet mee te moeien of zich in te mengen, hij mag dat zelfs niet.

Het tweede gedeelte betreft de problematiek van de garantie van de consumptiegoederen. Een geleverd goed moet overeenstemmen met de verkoopovereenkomst, onder meer met de kenmerken en

Le 25 septembre, j'ai donné plusieurs instructions au SPF Économie. L'inspection économique ouvrira une enquête pénale pour pratiques commerciales déloyales vis-à-vis du consommateur et à l'égard de la législation en matière de garantie.

Le 29 septembre, j'ai eu un entretien avec le CEO de D'leteren, l'importateur belge du groupe VW.

L'industrie automobile emploie 12,1 millions de travailleurs en Europe. Il s'agit donc d'un secteur important qui a généré 100 000 emplois directs dans notre pays en 2014. L'entreprise D'leteren compte 1 600 importateurs indépendants et 4 000 concessionnaires.

En 2014, 5,6 millions de voitures particulières circulaient sur nos routes et cette année-là, on a comptabilisé 482 938 nouvelles immatriculations. Je suis prêt, le cas échéant, à vous transmettre d'autres données chiffrées plus détaillées.

D'une part, il appartient au groupe Volkswagen d'assumer ses propres responsabilités vis-à-vis des consommateurs; d'autre part, il existe des procédures juridiques à l'échelon européen.

Le SPF Économie va à présent vérifier si des infractions ont été commises aux articles 697 et 600 du Code de droit économique. Je ne peux pas m'immiscer dans cette procédure.

Autre série de problèmes: ceux concernant la garantie des biens de consommation. Un bien fourni doit correspondre au contrat de vente. Si la valeur d'émission réelle ne correspond pas à celle qui a été communiquée, nous sommes en présence d'un manque de conformité. Cette conformité peut être rétablie par un remplacement ou une

eigenschappen die werden meegedeeld. Als de reële uitstootwaarde niet gelijk is aan de meegedeelde waarde, dan is het besluit een gebrek aan conformiteit. Die conformiteit kan nog in orde gebracht worden door een vervanging van het goed of een herstel van het goed. Ik kom daarop straks terug.

Vandaag gaat de VW-groep Duitsland een actieplan aan de Duitse regering bezorgen. Ik heb daar nog geen kennis van, maar ik ga ervan uit dat daarin duidelijk gemaakt zal worden hoe men dat probleem zal oplossen. In de media hebt u kunnen lezen dat sommigen zeggen dat men in januari of februari effectief zal overgaan tot de herstelling of vervanging, maar daar hebben wij op dit moment geen weet van. Ook daarop kom ik straks nog even terug. De garagist is verantwoordelijk voor de conformiteit. De verkoper heeft een regresrecht ten opzichte van de invoerder-fabrikant. Alle dealers kunnen zich dus tot D'leteren richten.

Een ander element zijn de praktijken strijdig met de eerlijke marktpraktijken. Artikel 604 van het Wetboek van economisch recht verbiedt de praktijken die strijdig zijn met de eerlijke marktpraktijken of het belang van andere ondernemingen kunnen schaden. Het gaat hier dus over ondernemingen. Die praktijken kunnen leiden tot vorderingen tot staking. Het initiatief daartoe kan niet van de minister komen, hij is daar geen titularis van. Artikel 605 van het Wetboek van economisch recht verbiedt de reclame die personen, tot wie zij zich richt, kan misleiden over de kenmerken van een product, daardoor economisch gedrag kan beïnvloeden en schade kan toebrengen aan een onderneming.

Volledigheidshalve voegen wij er ook nog de vordering tot collectief herstel aan toe. Diverse berichten in dat verband zijn in de media verschenen. Het gaat daarbij over de schade die een grote groep consumenten heeft geleden en die zijn oorsprong vindt in de niet-naleving van contractuele verplichtingen of de overtreding van een van de opgesomde rechtsregels. De vraag is natuurlijk of er schade is nadat de voertuigen zijn hersteld, ervan uitgaande dat dit een van de elementen van het actieplan zal zijn. Het actieplan wordt dus nu door de VW-groep aan de Duitse regering bezorgd. Wij zullen daar hopelijk zo snel mogelijk kennis van kunnen nemen.

D'leteren België zegt volledige medewerking toe aan de Belgische overheden. D'leteren heeft precieze cijfers verstrekt over de omvang op de Belgische markt, namelijk 393 000 voertuigen. De levering van de betrokken voertuigen werd door D'leteren stopgezet en de nog aanwezig zijnde stock is geblokkeerd. D'leteren zal alle maatregelen nemen voor een oplossing van de problemen en daarover werd ook al met de klanten gecommuniceerd. Het actieplan van de Volkswagengroep zal daarover verder ook duidelijkheid brengen. Alle betrokken voertuigeigenaars zullen worden aangeschreven.

Het is ook belangrijk te onderstrepen dat D'leteren per brief heeft laten weten dat de bestelde maar nog niet geleverde voertuigen met EU5-dieselmotoren geüpgraded kunnen worden naar voertuigen met EU6-dieselmotoren. D'leteren biedt dus aan de klanten die een dergelijke wagen hebben aangekocht de mogelijkheid om van de EU5-dieselmotor naar de EU6-dieselmotor over te stappen. Dat is een belangrijk element voor de klanten. De website, waartoe iedereen zich kan richten, werd reeds gelanceerd.

réparation. Le groupe VW va remettre aujourd'hui au gouvernement allemand un plan d'action à ce sujet. L'exploitant du garage vendeur est responsable de la conformité. Tous les concessionnaires peuvent s'adresser à D'leteren.

L'article 604 du Code de droit économique interdit les pratiques contraires aux pratiques honnêtes du marché. Ces pratiques peuvent conduire à des actions en cessation, mais en tant que ministre l'initiative ne m'appartient pas à cet égard.

L'article 605 du Code interdit quant à lui la publicité mensongère.

Une action en réparation collective constitue une autre possibilité. La question qui se pose à cet égard est de savoir s'il y a des dommages après la réparation des véhicules. En tout état de cause, nous devons attendre le plan d'action de Volkswagen.

D'leteren Belgique s'engage à coopérer pleinement avec les autorités belges. Le groupe a interrompu la livraison de tous les véhicules concernés par la fraude et le stock a été bloqué. D'leteren prendra toutes les mesures nécessaires à la résolution du problème et les clients ont déjà été informés à cet égard. Tous les propriétaires des véhicules concernés seront évidemment avertis.

Toutes les commandes non encore livrées de véhicules équipés d'un moteur diesel EU 5 peuvent être modifiées au profit d'un véhicule équivalent équipé d'un moteur diesel EU 6.

Un autre débat porte sur l'écart entre la consommation moyenne de carburant et les émissions de CO₂ en situation de test et en situation réelle.

La procédure d'essai européenne

In een eerste punt heb ik gesproken over het gesjoemel en de manipulatie van software, waarbij geen discussie meer bestaat over de schuld. De vraag luidt hoe dat voor de consument zal worden aangepakt. Mogelijk komt er een herstelling door een herprogrammering of volgen er andere ingrepen.

In een tweede punt kom ik tot het gemiddeld brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot. Het gaat over de problematiek van de tests in laboratoria en in reële omstandigheden. Dat is heel belangrijk, maar dat debat moet wel onderscheiden worden van het debat over het gesjoemel door de VW-groep. Het is een andere problematiek.

De Europese testprocedure dateert van 1973. Die testprocedure gebruikt bij homologatie nieuwe voertuigen en de tests worden door gecertificeerde labo's uitgevoerd. Op wereldniveau, binnen de Verenigde Naties, worden die tests momenteel geüpdatet, dat is de *worldwide harmonised light vehicle test procedure* (WLTP). Het gaat dan nog altijd om tests die in een laboratoriumomgeving worden uitgevoerd. Europa werkt nu echter aan een norm voor de meting van reële emissies, de *real driving emissions*. Daarover werd al veel gediscussieerd en die procedure heeft ook al heel wat tijd in beslag genomen. Naast de WLTP, de *worldwide harmonised light vehicle test procedure*, een labotest, wordt er op Europees niveau dus volop gewerkt om de meting van de *real driving emissions* mogelijk te maken. De industrie wil en zal daaraan ook verder meewerken.

Er zijn ook een aantal Europese acties, zoals de brieven die ik daarnet al even heb aangehaald. Tijdens de meest recente Raad Concurrentievermogen van 1 oktober 2015, waarop ik zo dadelijk terugkom, is al op Europees niveau over de kwestie gesproken. Ook de plenaire vergadering van het Europees Parlement wil die nieuwe *real emission test procedure* op korte termijn ingevoerd zien.

Wat is op die Raad Concurrentievermogen van 1 oktober 2015 aan bod gekomen?

Ten eerste, de feiten moeten worden verduidelijkt. De Raad heeft daar een timing op geplaatst, namelijk eind oktober 2015. Ten tweede, de controlesystemen moeten worden verbeterd. Ten derde, het vertrouwen in de sector moet worden hersteld en bevestigd. Ten vierde, een kalender moet worden opgesteld. Ten vijfde, de dieselmotor is een noodzaak voor Europa ter realisatie van de doelstellingen inzake CO₂-uitstoot. Dat is wat op Europees niveau in de Raad aan bod is gekomen.

Ik wil, tot slot, nog even het volgende meegeven. Ik geef daarna heel graag het woord aan mijn collega's, om een aantal andere zaken in te vullen.

U kent allen het regeerakkoord. Wij hebben daarin een aantal elementen ingeschreven, waaraan wij ons ook houden en die moeten worden uitgevoerd.

Ten eerste, het aspect ecofiscaliteit waarop mijn collega Johan Van Overtveldt zo dadelijk nader kan ingaan. Er is ook de verhoging van de accijnzen op diesel. U weet dat die verhoging een onderdeel is van de taxshift, waarmee wij volop bezig zijn. In het regeerakkoord

date de 1973. Elle fait actuellement l'objet d'une modernisation, mais les tests continueront de s'effectuer en laboratoire. L'Europe s'attelle actuellement à l'élaboration d'une norme de mesure pour les émissions réelles. L'industrie souhaite, elle aussi, coopérer à ce projet.

Ces normes d'émissions réelles ont été évoquées lors du Conseil européen Compétitivité du 1^{er} octobre 2015. Le Parlement européen voudrait également que les procédures de test "Real Driving Emissions" soient instaurées à court terme.

Le Conseil Compétitivité a demandé que ces faits puissent faire l'objet d'une explication d'ici la fin octobre. De plus, le Conseil désire améliorer les systèmes de contrôle, rétablir la confiance dans le secteur et disposer d'un calendrier en la matière. Le Conseil souligne que le moteur diesel est nécessaire pour l'Europe dans le cadre de la réalisation des objectifs en matière d'émissions de CO₂.

Le principe de la fiscalité environnementale est évoqué dans l'accord de gouvernement. Le ministre des Finances va aborder cet aspect dans un instant. Le relèvement des accises sur le diesel est un des éléments du *tax shift*. On peut également lire dans l'accord de gouvernement qu'une étude sera réalisée sur les avantages de toute nature et que la fiscalité énergétique fera l'objet d'une réforme en vue de la faire dépendre des émissions de substances nocives. La ministre de l'Énergie vous donnera tout à l'heure davantage de précisions à ce sujet. En outre, l'accord de gouvernement évoque le budget de mobilité et la transformation du parc de véhicules des institutions et pouvoirs publics fédéraux en vue de le rendre plus vert.

wordt ook gesproken over onderzoek van de voordelen van alle aard en een hervorming van de energiebelasting in functie van de uitstoot van schadelijke stoffen. Daarover kan mevrouw Marghem mogelijkerwijs iets meer vertellen. In het regeerakkoord staat ook een bepaling die, indien ik mij niet vergis, tijdens een vorige legislatuur al uitgebreid aan bod is gekomen, met name de problematiek van het mobiliteitsbudget. Ook dat aspect is in het regeerakkoord ingeschreven. Ook de vergroening van het wagenpark bij de federale overheden en instellingen is in het regeerakkoord ingeschreven.

Chers collègues, monsieur le président, je vous ai donc présenté un bref *slideshow* reprenant tous les éléments.

Vooraleer ik het woord aan u teruggeef, vraag ik met uw goedvinden even aan de collega's of zij een en ander kunnen verduidelijken op het vlak van hun bevoegdheden. Ik weet niet wie ik eerst het woord mag geven.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, dat was de bedoeling. Ik dank u hartelijk voor uw uiteenzetting en voor alle informatie die u ons hebt gegeven. Wij herkennen door uw presentatie beter de stijl. Het gaat inderdaad om veel informatie. Straks luisteren wij naar de vragen van de leden.

Mijnheer Van Overtveldt, wilt u in uw hoedanigheid van minister van Financiën ons ook een paar inlichtingen geven over het dossier?

01.02 Minister **Johan Van Overtveldt**: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, wat de fiscale wetgeving betreft, waarvoor de federale overheid bevoegd is, komen verschillende maatregelen in aanraking met of hebben zij te maken met de milieuvriendelijkheid van wagens. Ik meen dat het u welbekend is dat het dan vooral gaat over de aantrekbaarheid van kosten voor personenwagens in bedrijven en de berekeningen van de voordelen alle aard voor bedrijfswagens.

Zoals u ook weet, collega Peeters heeft dit ook duidelijk toegelicht, vindt heel de problematiek haar oorsprong in de VS. Het gaat daarbij heel nadrukkelijk over de NOx-uitstoot. In geen enkele van de fiscale maatregelen die vandaag in België van kracht zijn, speelt de NOx-uitstoot enige rol. Laat duidelijk zijn dat het telkens gaat om de CO₂-uitstoot. In dit voorliggende dossier gaat het steeds weer over NOx. De fiscale maatregelen die in ons land gelden, zijn gebonden aan de uitstoot van CO₂.

Controleurs van belastingen zijn geen garagisten en nog veel minder ingenieurs in de automechanica die zelf over testapparatuur beschikken om de reële uitstoot van CO₂ te meten. Bovendien is het meten van de werkelijke CO₂-uitstoot absoluut geen eenvoudige zaak en is afhankelijk van een veelheid aan omgevingsfactoren zoals onder meer de uitrusting van de wagen, de gebruikte brandstof, de banden, het parcours, de hoogte waarop men zich bevindt, de weersomstandigheden, de verkeersdichtheid, de rijstijl van de chauffeur, en zo kan ik nog even doorgaan. Om die redenen heeft de fiscale wetgever er steeds voor geopteerd om een meetbare maatstaf te gebruiken om die CO₂-uitstoot te beoordelen. Het is de waarde die bepaald wordt door specialisten in testomstandigheden die voor alle wagens gelijk zijn. Over die testomstandigheden kunnen veel vragen worden gesteld, maar ze zijn wat ze zijn.

Uiteraard doet alles vermoeden dat vertekende NOx-waarden ook

01.02 **Johan Van Overtveldt**, ministre: Le problème des émissions de NOx trouve son origine aux États-Unis, alors que les mesures fiscales belges ont à voir avec les émissions de CO₂.

Les contrôleurs des impôts ne sont pas les personnes adéquates pour mesurer les émissions réelles de CO₂. De telles mesures sont d'ailleurs complexes en raison des nombreux facteurs environnementaux. C'est pourquoi le législateur fiscal a choisi d'utiliser une norme mesurable pour l'évaluation de ces émissions de CO₂.

Des valeurs NOx faussées ont sans doute aussi un impact sur les valeurs de CO₂, mais nous ignorons encore précisément dans quelle mesure, de sorte que nous ne pouvons en calculer l'impact fiscal. J'ai bien évidemment demandé à mon administration d'examiner cette question car même un calcul fiscal théorique n'est pas possible.

L'intégralité de cette discussion fiscale dépend de la qualité des

een impact hebben op de CO₂-waarden. Alleen kennen wij de exacte impact op dit moment nog niet. Wij kunnen dus ook geen fiscale impact berekenen. Ik heb mijn administratie uiteraard gevraagd om dit te onderzoeken. Ik herhaal echter dat zolang de gegevens die nodig zijn om dergelijke berekeningen en afwegingen te maken niet voorhanden zijn, er uiteraard niet concreet kan worden doorgewerkt. Ook een theoretische berekening van wat de fiscale situatie zou zijn indien de werkelijke uitstoot zou worden gehanteerd voor de toepassing van de fiscale wet, is op dit moment niet mogelijk.

Zoals daarnet reeds aangegeven, is de werkelijke uitstoot van vele factoren afhankelijk en die is niet gelijk bij eenzelfde model met eenzelfde uitrusting.

Wat wordt dan genomen als werkelijke uitstoot? Wie zal die bepalen, onder welke omstandigheden en wanneer? Nogmaals, controleurs zijn geen garagisten of ingenieurs en beschikken dus niet over het alom om de meting te doen. Alles in deze discussie wat de fiscaliteit betreft, staat of valt dus met goede internationale standaarden, waarop wij vervolgens de wetgeving kunnen afstemmen, en niet omgekeerd. Ik ben, voor alle duidelijkheid, net als velen voorstander van betere internationale metingen en standaarden.

Samengevat gaat het om twee punten.

Ten eerste, het is pas zinvol en mogelijk om de fiscale gevolgen op het niveau van de ontvangsten te ramen als wij weten wat de impact specifiek op het vlak van CO₂ is, zijnde de maatstaf in onze wetgeving. Ten tweede, het is pas zinvol en mogelijk om de fiscale wetgeving te evalueren en eventueel aan te passen als er op internationaal niveau – ook daar heeft collega Peeters reeds duidelijk naar verwezen – actie wordt ondernomen om de testen te verbeteren. Het is echt niet zinvol om de kar voor het paard te spannen.

Zullen wij de belastingen terugvorderen? Ik zou niet weten op welke basis wij het recht daartoe zouden kunnen hebben. De belastingswet is toegepast en iedereen kende daar de draagwijdte van. Wij gaan de eigenaars van de betrokken automodellen in geen geval straffen voor iets waar zij geen enkele verantwoordelijkheid voor dragen en, meer nog, waar zij zich uitdrukkelijk als goed huisvader hebben gedragen.

Ik dank u.

De **voorzitter**: Ik dank u, mijnheer de minister, voor uw toelichting.

01.03 Marie-Christine Marghem, ministre: Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais entamer mon intervention, qui recoupera sur certains points les deux interventions précédentes, mais c'est en quelque sorte la loi de cet exercice étant donné que nous sommes quatre à vous parler du même sujet.

Je vous préciserai le cadre de la fraude dont s'est rendu coupable le groupe automobile Volkswagen et je m'attellerai néanmoins à démonter certains amalgames. Je vous détaillerai ensuite l'état des lieux du dossier et les discussions en cours, auxquelles mon administration est associée.

À ce stade, la fraude n'est attestée qu'aux États-Unis par les autorités

instruments de mesure internationaux en fonction desquels nous pouvons harmoniser la législation, et non l'inverse. Je suis bien sûr favorable à l'amélioration des instruments de mesure internationaux. Il est impossible d'estimer les recettes fiscales tant que nous ne connaissons pas l'incidence spécifique sur l'émission de gaz carbonique. Quant à l'évaluation et aux éventuelles adaptations de la législation fiscale, elles ne seront possibles que lorsque l'efficacité des tests aura été améliorée à l'échelle internationale.

Nous ne sanctionnerons en aucun cas les propriétaires des véhicules concernés en procédant au recouvrement d'une taxe. Ils ne sont absolument pas responsables, au contraire, ils se sont comportés en bon père de famille.

01.03 Minister **Marie-Christine Marghem**: De fraude bij de Volkswagengroep werd tot op heden enkel bevestigd in de Verenigde Staten, en wel door de Environmental Protection Agency (EPA) en de California Air Resources Board, die hebben aangetoond dat sommige dieselwagens van de groep dankzij sjoemelsoftware vlot door de uitstoottests zijn geraakt. In Europa berust het vermoeden van

américaines chargées du contrôle de la conformité. Il s'agit, en l'occurrence, de l'Agence américaine de la protection de l'environnement et de l'Agence californienne pour la qualité de l'air qui, toutes deux, ont pu démontrer qu'un dispositif d'invalidation, un logiciel espion, permettait à certains véhicules diesel du groupe Volkswagen de passer les tests sans encombre, alors que le fonctionnement des systèmes antipollution était altéré en dehors du banc d'essai.

En Europe, la présomption d'une telle fraude ne repose jusqu'à présent que sur les déclarations du groupe Volkswagen. La fraude concerne 11 millions de véhicules dans le monde, dont près de 400 000 en Belgique.

Selon ces déclarations, une fraude similaire toucherait l'Europe, mais il appartiendra évidemment à une autorité compétente, et l'Allemagne est à ce titre en première ligne, de le confirmer, autrement dit d'attester la présence d'un dispositif d'invalidation éventuel et son caractère illégal.

En ce qui concerne les émissions de CO₂, elles ne sont a priori pas concernées par la fraude. Il est utile de préciser que la fraude mise au jour aux États-Unis ne concerne que la manipulation des émissions de NOx, à savoir des gaz polluants précurseurs d'ozone atmosphérique et nocifs pour la santé. Les émissions de CO₂, un gaz à effet de serre sans impact direct sur la santé, ne seraient donc pas concernées, sauf indications contraires à venir. Les investigations menées par les autorités compétentes essentiellement en Allemagne, permettront également de circonscrire le cadre précis de la fraude en Europe sur la nature des émissions concernées.

En ce qui concerne les NOx, comparer les USA et l'Europe est hasardeux. En effet, le plafond des émissions tolérées est plus bas en Europe et donc plus rigoureux aux États-Unis. Néanmoins, il en va inversement pour d'autres polluants ou gaz à effet de serre. Il serait donc malvenu de comparer le niveau d'ambition de la réglementation des deux côtés de l'Atlantique pour en tirer directement des règles générales.

Il en va de même pour l'homologation des véhicules et le contrôle de la conformité.

La réglementation est aussi très différente. Nous pouvons certainement nous inspirer des dispositions les plus pertinentes de l'arsenal réglementaire américain pour améliorer la réglementation européenne. Le constat de cette fraude en justifie à tout le moins la nécessité. Il n'y a toutefois, à ce stade, aucune raison de la remettre entièrement en cause. Il est d'ailleurs utile de préciser que les dispositions américaines relatives à la surveillance du marché se sont également révélées incapables de mettre au jour la fraude, puisque c'est une ONG qui l'a révélée initialement.

Cette crise souligne un constat posé déjà depuis un certain temps par tous les acteurs du secteur automobile: les émissions mesurées au cours de la procédure d'homologation, à savoir les polluants atmosphériques et le CO₂, ne reflètent pas les émissions mesurées en conditions réelles. Aux côtés d'autres États membres, la Belgique a, dès 2010, fait part à la Commission de ses premiers doutes en la

die fraude louter op verklaringen van de VW-groep. Wereldwijd gaat het over 11 miljoen voertuigen waarvan 400.000 in België. Een bevoegde autoriteit zal moeten bevestigen of die wagens inderdaad met een illegale *defeat device* zijn uitgerust.

De fraude zou uitsluitend bestaan in de manipulatie van de uitstoot van NOx (vervuilende gassen die de voorloper zijn van ozonsmog en schadelijk zijn voor de gezondheid) en dus niet van CO₂. De Amerikaanse regelgeving is strenger inzake NOx-uitstoot maar soepeler inzake andere pollutanten en broeikasgassen. Een vergelijking tussen het ambitieniveau van de Amerikaanse en de Europese regels zou derhalve misplaatst zijn. Hetzelfde geldt voor de homologatie en de conformiteitscontrole van voertuigen.

Nu de fraude aan het licht is gekomen, zouden we er goed aan doen om de meest relevante Amerikaanse regelgeving als richtsnoer te gebruiken. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de Amerikaanse regels voor het markttoezicht niet volstonden om de fraude op het spoor te komen; die werd namelijk door een ngo aan het licht gebracht.

Uit deze crisis komt duidelijk naar voren dat de uitstoot die gemeten wordt in het kader van de homologatieprocedure, niet overeenstemt met de uitstoot die gemeten wordt in reële rijomstandigheden. België bracht de Commissie in 2010 op de hoogte van zijn bedenkingen op dat stuk. Onder druk van de lidstaten hebben de Europese autoriteiten regels uitgewerkt om meer representatieve waarden te verkrijgen en de autobouwers ertoe te dwingen met innovatieve oplossingen voor de dag te komen.

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties

matière. Sous la pression des États membres, les autorités européennes ont entrepris d'élaborer de nouvelles dispositions réglementaires en vue d'obtenir des valeurs plus représentatives, se rapprochant davantage de celles qui peuvent être mesurées en conditions réelles. De telles mesures ont pour objectif de donner une information plus réaliste au consommateur et de pousser les constructeurs à mettre en œuvre des solutions innovantes permettant d'atteindre ces objectifs.

La procédure dont il a été question, à savoir WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*), a été mise au point dans le cadre d'un organe des Nations unies dédié à l'harmonisation technique relative aux véhicules à moteurs, l'UNECE (Commission économique pour l'Europe). La vocation de cette procédure est double: garantir une meilleure harmonisation au niveau mondial, ainsi que des conditions de test plus proche de celles réellement rencontrées sur nos routes.

Un premier volet de cette nouvelle procédure a été entériné en 2014 au niveau de l'UNECE. L'intention de la Commission européenne était d'implémenter cette procédure en droit européen, en vue d'une mise en œuvre en 2017 à la place du cycle d'essais NEDC (*New european driving cycle*) actuellement en cours, dont M. Kris Peeters a également parlé. Néanmoins, à ce jour, il n'y a aucune garantie que cette échéance soit respectée, même si les groupes de travail de la Commission sont déjà impliqués dans le processus d'implémentation. La Belgique, comme les autres États membres, attend donc une initiative de la Commission sur ce dossier.

À côté de cette nouvelle procédure de test WLTP, la Commission européenne a proposé aux États membres de mettre en œuvre un cycle d'essais complémentaires en conditions réelles: le cycle RDE, qui, grâce à des systèmes de mesure embarqués, rend possible une mesure proche de la consommation réelle en circulation réelle.

Nous sommes actuellement au cœur des discussions sur ce dossier au niveau du comité technique compétent de la Commission européenne. Un premier paquet de mesures a été voté en mai de cette année. L'intention de la Commission est de voter le deuxième paquet contenant les valeurs limites et les dates de mise en œuvre avant la fin de cette année, pour un démarrage en septembre 2017.

Lors de la dernière réunion du comité technique qui s'est tenue hier, la Commission a présenté sa proposition de texte pour le deuxième paquet. Étant donné la crise actuelle, son intention est de faire aboutir les débats cette année encore.

La Belgique, avec notamment ses voisins allemands, français et néerlandais, plaide bien sûr pour une mise en œuvre aussi rapide que possible de ce cycle d'essais, avec toute la rigueur nécessaire, en vue d'atteindre ses objectifs en matière de représentativité.

Enfin, pour être tout à fait complète, sachez que mon administration contribue actuellement à une révision mineure des normes Euro concernant les polluants atmosphériques pour les véhicules légers et les véhicules lourds. Nous en sommes au stade de la première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire.

(VN/ECE) heeft een wereldwijd geldige testprocedure (WLTP) ontwikkeld om de tests te harmoniseren en de testomstandigheden zo nauw mogelijk te laten aansluiten bij de werkelijkheid. De Europese Commissie wilde die procedure inbedden in de Europese regelgeving en in 2017 invoeren ter vervanging van de NEDC-cyclus. Er is geen garantie dat dit tijdpad zal worden gevolgd. België wacht net als andere landen op een initiatief van de Commissie.

De Commissie heeft de invoering van een bijkomende testcyclus in reële rijomstandigheden (RDE - *Real Driving Emissions*) voorgesteld. Dat wordt momenteel besproken in het bevoegde technische comité van de Europese Commissie. Een eerste pakket maatregelen werd in mei goedgekeurd en een tweede pakket zal tegen het einde van het jaar goedgekeurd en in 2017 van kracht worden.

België pleit er samen met Nederland, Frankrijk en Duitsland voor dat de RDE-test zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Mijn administratie werkt mee aan een beperkte herziening van de EU-normen inzake de emissie van luchtvervuilende stoffen voor motorvoertuigen.

Er gaan in het Europees Parlement en de Raad stemmen op om een verwijzing naar de RDE-test op te nemen in de herziene versies van de Europese verordeningen.

Naast die werkzaamheden maakt mijn administratie mede werk van een ambitieus Belgisch standpunt in de Europese ministerraad. Op de vergadering van de EU-ministers van Vervoer en Mobiliteit die morgen plaatsvindt, zal België Duitsland steunen in zijn verzoek dat de Commissie haar toezeggingen inzake de RDE-test gestand zou doen. We hebben

Dernièrement, des voix, au Parlement européen et au Conseil, se sont élevées pour qu'il y soit explicitement fait référence aux RDE dont je viens de parler, dans les versions révisées des règlements européens concernés.

À côté de ces chantiers lancés bien avant le déclenchement de la crise, mais qui prennent maintenant une accélération significative, mon administration contribue à définir une position belge ambitieuse auprès du Conseil européen des ministres. En effet, les filières compétitivité, transport et environnement du Conseil de l'environnement de l'Union européenne se sont emparées du sujet. Ainsi, pour la filière compétitivité, un Conseil des ministres de l'Économie s'est tenu le 1^{er} octobre dernier. Suite à cela, la Belgique se prépare à rédiger un courrier officiel dans lequel elle fera part de sa position concertée.

À l'occasion du prochain Conseil des ministres des Transports et de la Mobilité qui se tiendra le 8 octobre, la Belgique soutiendra ses homologues allemands qui souhaitent que la Commission respecte ses engagements concernant le RDE et vote le deuxième paquet de mesures en 2015 pour une mise en œuvre en 2017.

Je terminerai en disant qu'en prévision du Conseil des ministres de l'Environnement du 26 octobre, nous avons demandé que la fraude supposée du groupe Volkswagen soit mise à l'ordre du jour. À cette occasion, je plaiderai pour que les dossiers WLTP et RDE aboutissent dans les meilleurs délais, avec des résultats ambitieux permettant de préserver la santé des citoyens et de garantir la qualité de l'air.

01.04 **Minister Maggie De Block:** Mijnheer de voorzitter, collega's, u hebt van mijn collega-ministers gehoord dat niet alle gegevens van dieselgate op heden bekend zijn. Het is dus ook aan ons om nog voorzichtig te zijn en geen definitieve uitspraken te doen.

Ik wil allereerst zeggen dat als deze feiten worden bevestigd en de schaalgrootte gekend is, het dan gaat om een misleiding op grote schaal van de consument, maar ook van de overheid. Het gaat om acties die gevolgen hebben voor ons leefmilieu en wellicht ook voor de volksgezondheid van de bevolking. Het is correct dat dit heel wat vragen oproept en het is terecht dat u ze hier stelt. Als de fraude en de grootte ervan wordt bevestigd, is dat inderdaad onaanvaardbaar.

Om dit en de gevolgen goed te kunnen onderzoeken en er gepast op te reageren, moeten wij vermijden dat elke overheid een ander initiatief neemt of een andere kant opgaat. Ik denk dat overleg daarbij nodig is, eerst en vooral in België met de deelstaten die ook belangrijke bevoegdheden hebben op het vlak van milieu, gezondheid en mobiliteit, maar ook, zoals hier al werd gezegd, tussen de Europese lidstaten. Ik heb vernomen dat de kwestie al werd of zal worden besproken in verschillende Europese ministerraden. Een Europees probleem vraagt ook een Europees antwoord.

De fraude die in de Verenigde Staten aan het licht is gekomen, gaat over de uitstoot van stikstofdioxide die hoger is dan uit de testen naar voren kwam.

La qualité de l'air relève en premier lieu des compétences des

gevraagd om de fraude bij VW op de agenda van de volgende vergadering van de EU-ministers van Milieu te zetten. Ik zal ervoor pleiten dat het WLTP- en het RDE-dossier snel hun beslag zouden krijgen.

01.04 **Maggie De Block,** ministre: Une certaine prudence reste de mise étant donné que nous ne connaissons pas encore le fin mot de l'affaire dans le "dieselgate". Il n'en demeure pas moins que si les faits se confirment, le consommateur et l'État auront été gravement trompés, avec toutes les conséquences qui s'ensuivent pour l'environnement comme pour la santé publique. Une réaction adéquate suppose la mise en place d'une concertation: en Belgique, avec les entités fédérées, mais également entre États européens. J'ai ouï dire que ce dossier aurait d'ailleurs déjà été inscrit à l'ordre du jour des cénacles européens.

De luchtkwaliteit valt onder de

ministres régionaux de l'Environnement avec le soutien de ma collègue, la ministre Marghem. Il va de soi qu'elle est importante pour la santé publique. Comme vous le savez, la pollution de l'air est l'une des causes de l'asthme et d'autres troubles respiratoires, entre autres. Ma collègue de l'Environnement me tient donc au courant des évolutions dans ce contexte.

De plus, je suis représentée au sein de la Conférence interministérielle Environnement-Santé où les problèmes concernant ces deux thèmes sont examinés avec les collègues des gouvernements régionaux. Je suis également représentée au sein de la Conférence interministérielle de l'Environnement élargie. Ces deux forums sont présidés par la ministre Marghem. Mes services suivent l'élaboration du Plan national d'action Environnement-Santé dans le cadre duquel, avec l'autorité fédérale, les Communautés et les Régions, nous favorisons les thèmes de l'environnement et de la santé dans un cadre défini par l'Organisation mondiale de la Santé.

À l'heure actuelle, nous ignorons encore dans quelle mesure la fraude de la société Volkswagen a provoqué une augmentation des émissions en Europe et dans notre pays. Je fonde ma politique sur des données scientifiques et cet aspect doit d'abord être clarifié.

Ik zal dan ook, in het raam van de interministeriële conferentie, met de gezondheidsministers van de deelstaten vergaderen om na te gaan hoe de impact op de volksgezondheid in ons land meetbaar is. Het punt is al aangekaart bij de voorbereiding van de volgende interministeriële conferentie die op 19 oktober zal plaatsvinden. Wij hebben het punt al op de agenda laten zetten.

U vraagt mij naar de juridische stappen die Volksgezondheid zal of zou moeten nemen. Ik meen dat het belangrijk is om eerst het precieze effect op de luchtkwaliteit te bepalen en dan ook het effect op onze volksgezondheid. Ik wil ook dat voorstel aan de interministeriële conferentie voorleggen, maar wij moeten ons ook niet te veel illusies maken over de meetbaarheid van dat fenomeen. Het is de vraag of wij juridisch hard kunnen maken dat specifieke ziektes of aandoeningen een rechtstreeks gevolg zijn van de fraude. Zoals gezegd, zal ik dat probleem met de collega's van de deelstaten opnemen.

Het is ook belangrijk dat ons antwoord gecoördineerd is, niet alleen binnen de regering, maar ook met de andere beleidsniveaus en bevoegdheidsniveaus, gelet op onze staatsstructuur, en met het Europese niveau. Laten wij er vooral ook voor zorgen dat het zich niet meer kan herhalen, ook al gaat het hier om misleiding door een bedrijf en moet de verantwoordelijkheid niet omgedraaid worden. Ook ik steun de vraag naar strenge uitstootnormen en meer realistische testmethodes, maar zoals u weet vallen die niet onder mijn bevoegdheid. Daar wordt in ons land echter aan gewerkt.

Het is een zaak die duidelijk veel verder reikt dan ons land. In België zijn er meerdere overheden bij betrokken, niet alleen de federale regering. Ikzelf zal al het nodige doen voor de afstemming met de

bevoegdheid van de milieu-ministers van het gewestelijke niveau. Zij krijgen ondersteuning van minister Marghem. Laatstgenoemde staat daarover ook met mij in contact, want luchtvervuiling kan immers bijvoorbeeld ook aandoeningen van de luchtwegen veroorzaken.

Ik word vertegenwoordigd in de Interministeriële Conferentie Leefmilieu-Gezondheid en de uitgebreide Interministeriële Conferentie Leefmilieu, die allebei door minister Marghem worden voorgezeten. Mijn diensten volgen ook de werkzaamheden in het kader van het Nationaal Actieplan Leefmilieu-Gezondheid, waarvan de krachtlijnen door de WGO werden gedefinieerd.

Wij weten nog niet in welke mate de fraude bij Volkswagen tot een verhoogde uitstoot heeft geleid.

À l'occasion de la conférence interministérielle du 19 octobre, j'examinerai avec mes collègues régionaux comment l'impact sur la santé publique dans notre pays peut être mesuré. Avant d'envisager des démarches judiciaires dans le cadre de mes compétences, nous devons d'abord connaître l'effet précis sur la qualité de l'air et sur notre santé publique, bien que cette mesurabilité ne soit pas absolue.

Notre réponse doit être coordonnée aux niveaux européen et national et nous devons, ensemble, mettre tout en œuvre pour que de tels faits ne puissent plus se reproduire. J'appuie également la demande de normes d'émission très strictes et de méthodes de test plus réalistes, mais ces matières ne relèvent pas de ma compétence.

deelstaten. Ik hoop dat wij de lidstaten die nog twijfelen ervan zullen kunnen overtuigen dat op dit Europese probleem duidelijk een gecoördineerd Europees antwoord moet komen.

Le **président**: Chers collègues, je pense que ces informations nous permettent de passer à la deuxième partie de cet échange de vues: les interventions et les questions des membres des commissions.

Pour ce qui concerne l'organisation des travaux, la pratique varie d'une commission à l'autre sur le sort à réserver aux questions déposées avant le début d'un échange de vues. Nous avons décidé de ne pas nous disputer à ce sujet, étant entendu que le fond du dossier est plus important que les considérations réglementaires. Dès lors, je donnerai la parole aux membres qui avaient déposé des questions. Ensuite, je la donnerai aux autres membres en fonction du degré décroissant de l'importance de leur groupe.

Quels sont donc ceux qui souhaitent intervenir, hors ceux qui sont déjà inscrits pour les questions orales? M. Wollants, M. de Lamotte, Mme Kitir, M. Miller. Je prendrai la parole après eux au nom du PS.

01.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je serai bref. M. Nollet interviendra plus longuement.

J'avais choisi l'angle fiscal dans ce dossier, monsieur le ministre des Finances, en raison de la tricherie commise dans les modèles Volkswagen. J'aimerais connaître le degré d'implication des primes accordées naguère par l'État fédéral et vous interroger également sur les voitures de société. Vous avez apporté une réponse dont j'ai bien pris note. La fiscalité sur les automobiles est, jusqu'à présent, dépendante des émissions de CO₂ des voitures. Il n'est pas établi que les émissions d'oxyde d'azote, sur lesquelles porte la fraude, auront un impact sur les premières. Il faudra poursuivre ce débat, puisque vous laissez cette possibilité ouverte.

De même, nous devons revoir, sur le plan fédéral et européen, la manière dont on établit le degré de pollution des automobiles et réfléchir aux conséquences sur le dérèglement climatique et la santé publique. Il me semble que ce dossier Volkswagen soulève aussi ces questions et met en évidence la nécessité de revoir fondamentalement la manière d'agir en ce domaine, y compris sous l'angle fiscal. Cette affaire concerne différentes compétences ministérielles: la protection du consommateur, la santé publique et l'énergie. J'y reviendrai plus précisément en commission des Finances, mais je laisse à présent M. Nollet intervenir au nom de notre groupe.

01.06 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je vais évidemment aborder les questions que nous avons prévues mais je voudrais tout d'abord rebondir sur ce qui vient d'être dit.

En effet, je suis un peu interpellé par la manière dont la ministre Marghem présente les choses. Autant, madame la ministre de la Santé, je conçois qu'il faille encore chiffrer précisément l'impact et avoir les données concrètes, autant je trouve hallucinant, madame Marghem, qu'encore aujourd'hui vous puissiez parler de fraude supposée. J'ignore dans quel monde vous vivez et quelle presse vous lisez mais vous aurez au moins entendu votre collègue,

De **voorzitter**: Ik zal het woord geven aan de leden die vragen hebben ingediend. Vervolgens zal ik het woord geven aan de andere leden in aflopende volgorde van grootte van hun fractie.

01.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): In welke mate heeft het bedrog van Volkswagen gevolgen voor de bedrijfswagens en de premies die in het verleden door de federale overheid werden toegekend? De verkeersbelasting is gebaseerd op de CO₂-uitstoot van de auto's, maar we zullen het ook moeten hebben over de mogelijke gevolgen van de uitstoot van stikstofoxiden, waarop de fraude betrekking heeft.

Voorts zullen we op federaal en Europees niveau de evaluatie van de door het verkeer veroorzaakte vervuiling moeten herzien, de gevolgen voor het klimaat en de volksgezondheid moeten analyseren en de rol die de fiscaliteit daarbij kan spelen moeten herbekijken. Diverse ministers zijn voor die materie bevoegd.

01.06 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Ik vind de manier waarop minister Marghem de zaken voorstelt, zorgwekkend. Ik begrijp dat de impact van een en ander nog moet worden berekend en dat u nog op concrete gegevens wacht. Maar dat u nog durft te spreken over 'mogelijke' fraude, dat vind ik verbijsterend. Uw collega Peeters heeft verklaard dat

le ministre Peeters, dire, lors de la présentation des *slides*, que le groupe Volkswagen admet la manipulation. Par conséquent, madame la ministre, j'ignore dans quel monde vous vivez pour parler de fraude supposée. Pour ce qui nous concerne, la fraude est avérée. Elle est reconnue et, comme le dit le ministre Peeters, elle est admise par Volkswagen. Passons, ce qui m'importe ici va bien au-delà de ce point de vue qui est le vôtre et qui est un peu unique au monde!

En effet, et je m'adresse à vous, monsieur Peeters, en tant que ministre de la Protection des consommateurs, la crise que nous traversons est révélatrice de mécanismes profonds de notre modèle économique à la fois sur son volet production et sur son volet consommation qui mettent à mal, d'une part, la confiance que le consommateur peut avoir dans le modèle économique et, d'autre part, la santé du citoyen. Mes collègues reviendront sur ce dernier volet.

Comme je le faisais dans la question que j'ai déposée, je commencerai par partager une information que je ne connaissais pas et que j'ai découverte en préparant la rencontre. J'ai tout d'abord vu cette information dans un journal suisse avant qu'elle ne soit reprise par d'autres journaux. En 2005, alors que le groupe Volkswagen faisait face à une perte de rentabilité et préparait un programme de réduction des coûts, deux personnes ont été chargées de développer un moteur diesel, à l'origine pour le marché américain, où les normes d'émission d'oxydes d'azote (NOx) sont deux fois plus sévères qu'en Europe. Ces deux hommes ont opté pour une technologie dite SCR qui consiste à neutraliser les NOx à hauteur de 80 %.

Il s'agissait d'injecter dans le système d'échappement, via un catalyseur, un mélange d'urée et d'eau contenu dans un petit réservoir. Le problème est que le prix de revient de cette installation était estimé à l'époque à environ 300 euros par véhicule. Les ingénieurs ont insisté au sein de leur entreprise pour installer ce petit dispositif, en vain. Leurs supérieurs hiérarchiques ont jugé que le coût ne valait pas la peine. Malgré la bagarre interne que ces ingénieurs ont menée, cet équipement, pourtant relativement simple, n'a pas été installé. On a préféré truquer le logiciel, comme les choses sont avérées aujourd'hui.

Ce sont les faits. C'est le choix historique d'économiser 300 euros par voiture, quelques centaines de millions au total, qui, aujourd'hui, va coûter plusieurs milliards de dollars à l'entreprise Volkswagen. Les provisions réalisées de 6,5 milliards sont considérées par le nouveau patron de Volkswagen comme insuffisantes. La presse allemande parle de 50 milliards d'euros; le nouveau patron s'attend à de grosses pénalités.

La Belgique doit être actrice et introduire une demande de pénalité. C'est en tout cas dans ce sens que va l'analyse juridique.

Au-delà de l'information que vous donnez, monsieur Peeters, sur le fait que votre administration a commencé l'analyse de la situation juridique et au-delà du fait que, selon votre présentation (*slide* n° 18), la saisine de la Justice (l'enquête pénale initiée) sera automatique, nous considérons que votre attitude, en tant que ministre compétent, peut accélérer les choses. Dès lors, à quel moment prendrez-vous la décision, à l'instar d'autres pays comme l'Espagne et la Suisse, d'enclencher la procédure juridique? Ici, vous présentez les choses en

de la Volkswagenengroep het geknoei toegeeft. Wat ons betreft, is de fraude een vaststaand feit.

Mijnheer de minister van Consumenten, deze crisis toont ons tot welke uitwassen ons economische model leidt. Een en ander zorgt ervoor dat zowel het vertrouwen van de consument als de gezondheid van de bevolking in het gedrang komen.

Ik heb in een Zwitserse krant gelezen dat de Volkswagenengroep in 2005 geconfronteerd werd met een rendabiliteitsverlies en derhalve een besparingsprogramma voorbereidde. In die context ontwikkelden twee VW-ingenieurs de SCR-technologie, waarmee de NOx met 80 procent kon worden teruggedrongen, tegen een kostprijs van 300 euro per voertuig. De ingenieurs hebben in het bedrijf tevergeefs voor de invoering van deze technologie geijverd. De directie vond de kosten te hoog en zag meer heil in het manipuleren van de software.

Volgens de nieuwe VW-topman zal de bestaande provisie van 6,5 miljard euro niet volstaan. In de Duitse pers wordt gewag gemaakt van 50 miljard euro. De nieuwe topman had het in dat verband over zware straffen.

De houding die u aanneemt, mijnheer Peeters, kan een en ander sneller doen gaan. Wanneer zult u beslissen de juridische procedure op te starten?

In *Le Soir* van vorig weekend verklaarde de heer Toussaint, de baas van Green Propulsion, dat hij benaderd werd om voertuigen van andere merken dan Volkswagen met hetzelfde systeem uit te rusten. Er zijn dus nog meer sjoemelende autoconstructeurs.

Zult u, als minister bevoegd voor Consumenten, zich beperken tot het Volkswagen-dossier of zult u

laissant entendre que le SPF va automatiquement l'enclencher.

Dans la deuxième dimension de mon intervention, je regrette que vous n'ayez abordé que le sujet Volkswagen. Je suppose que vous avez lu le témoignage, dans le journal *Le Soir* de ce week-end, du patron d'une entreprise belge, Green Propulsion, qui est très clair et qui assume publiquement avoir été démarché pour introduire d'autres biais dans des voitures d'autres marques. L'article dénonce la tricherie commise par d'autres constructeurs, je cite: "Yves Toussaint (le patron en question) a décidé de sortir du bois pour expliquer ce que le petit club des constructeurs européens, certains équipementiers et des sous-traitants savent depuis belle lurette. Il y a plus qu'un fraudeur au royaume de la construction automobile".

Ma demande est de savoir si, en tant que ministre en charge de la Protection des Consommateurs, vous vous limitez au seul dossier Volkswagen ou si, fort de cette crise qui jaillit devant nous, vous élargissez aussi le spectre de la recherche pour vérifier ce qu'il en est chez les autres. Le témoignage est écrit noir sur blanc! Je vais le citer: "Par ses activités, Green Propulsion est amenée à prester des services pour un certain nombre de constructeurs européens. Lors de l'une de ces missions, nous avons été confrontés à de la tricherie, nous en avons les éléments de preuve". En tant que ministre de l'Économie, vous ou votre administration devez aussi agir quand un industriel dit cela!

Il dit encore: "Nous ne parvenons pas, lors des tests, à approcher des valeurs d'émission annoncées. Le constructeur nous a alors fourni les clés d'entrée pour utiliser le paramétrage vertueux et, à partir de là, les résultats des tests ont été transfigurés". C'est le même système que pour Volkswagen mais appliqué à d'autres.

Je me tourne vers les présidents de nos commissions. Je trouverais utile, dans la suite de nos travaux, que nous puissions entendre un tel témoignage, dont la conclusion est très forte: "Le vrai problème - dit Yves Toussaint -, est pour le citoyen qui respire l'air public". La ministre de la Santé a parlé clairement de l'absence de représentativité des normes d'émission par rapport à la réalité. L'ensemble des véhicules en circulation pollue des dizaines de fois plus que ce qui est annoncé!

C'est ce que dit l'industriel témoin qui est lui-même appelé à intervenir dans les procédures de tests. C'est vous dire si le problème est loin de concerner seulement Volkswagen. Il conclut en disant: "C'est cela le vrai enjeu à côté duquel il ne faut pas passer. Cela fait vingt ans que des rapports rigoureux montrent que les voitures polluent bien plus que ce que l'on imagine. Il faut à présent le courage politique et industriel d'en tenir compte." C'est sur ce courage politique que je vais vous interpeller. Je veux vous entendre par rapport à ce témoignage. En outre, je vais présenter cinq propositions formulées par les écologistes.

Premièrement, la mise en conformité de tous les véhicules actuellement visés (les 393 000 que vous avez repérés) sans le moindre frais pour le propriétaire du véhicule. De ce point de vue-là, je suis plutôt satisfait de l'interview donnée par le patron de D'leteren ce week-end dans le journal *L'Echo*, où il disait à peu près la même chose. Mais je veux l'entendre de votre bouche, monsieur le ministre,

ook nagaan wat er bij andere constructeurs gebeurt? Als minister van Economie moet u ook reageren op de getuigenis van die industrieel over andere autoconstructeurs die de software afstelden om de gewenste resultaten te krijgen.

Het lijkt me een goed idee de heer Toussaint te horen, die er tot slot op wijst dat het grote slachtoffer de burger is, die de vervuilde lucht moet inademen. De uitstoot van de wagens die vandaag rondrijden, ligt tientallen keren hoger dan aangekondigd!

Volgens hem tonen nauwkeurige rapporten al twintig jaar lang aan dat voertuigen veel meer vervuilen dan wordt aangenomen, en moeten de politieke wereld en de industrie de moed hebben om daar rekening mee te houden. Ik ben benieuwd naar uw reactie op die getuigenis.

Wij groenen vinden dat de 393.000 betrokken voertuigen moeten worden aangepast, zonder kosten voor de eigenaars. De grote baas van D'leteren zei vorig weekend hetzelfde in de krant *L'Echo*. Hij bevestigde dat er een technische oplossing bestaat en dat alle voertuigen zouden worden aangepast. Kunt u ons garanderen dat die aanpassing inderdaad zal plaatsvinden?

Los van het Volkswagenschandaal vinden wij dat er onafhankelijke tests moeten komen. Meer regulering betekent minder vervuiling. De overheid moet het toezicht op de tests opnieuw in handen nemen.

Ik hoop dat de regeling voor de tests die de werkelijke omstandigheden benaderen ten laatste in 2017 haar beslag zal krijgen.

Er moet voorts toegang worden verleend tot de programmatuur en de broncode moet worden

puisque vous l'avez rencontré.

Il dit qu'il existe une solution technique. C'est probablement celle que j'ai évoquée, qui existait déjà en 2005. "Il existe une solution technique au scandale et tous les véhicules seront remis en conformité." Chapeau! Pour rétablir la confiance, c'est un premier pas. Comme vous l'avez rencontré, ma première question est: pouvez-vous aujourd'hui nous garantir qu'il y aura effectivement une mise en conformité de chacun des véhicules sans le moindre frais pour le propriétaire?

Deuxièmement, au-delà du seul problème de Volkswagen, je pense qu'il est nécessaire de mettre en place des tests indépendants, pas seulement des tests en conditions réelles – c'est mon point suivant. Vous avez expliqué dans votre intervention comment, au niveau européen, on tend petit à petit vers les conditions réelles. Je vous demande des tests indépendants pour lesquels les entreprises n'auront pas le choix de l'organisme agréé, et que cela soit davantage régulé. Quand il y a plus de régulation, il y a moins de pollution. Quand il y a moins de régulation, il y a plus de pollution. On le voit encore ici. L'autorité publique doit reprendre le contrôle des tests et en assurer l'indépendance, au moins en ce qui concerne le pilotage.

Troisièmement, en ce qui concerne les tests qui se rapprochent des conditions réelles, vous parlez d'une garantie qui sera offerte le plus rapidement possible. J'espère que ce sera au plus tard en 2017.

Quatrièmement, imposer, exiger l'ouverture des logiciels, avoir le code source afin que, dans le cadre des tests, nous puissions vérifier que l'organisme agréé pour certifier, valider puisse aussi vérifier l'absence de ce type de trucage dans les tests. Ceci nécessite une action spécifique que vous n'avez pas évoquée lors de la présentation de vos *slides*. Il faut pouvoir donner l'accès au code - si pas à l'ensemble des acheteurs de voitures, ce qui serait pourtant logique -, au niveau du test, du contrôle pour que l'on puisse valider ce qui est contenu dans tous ces logiciels.

En effet, ce ne sont pas seulement les voitures qui sont concernées, il y a aussi les machines à laver, etc. Tout cela fonctionne avec des logiciels et nous ne sommes pas éloignés d'un prochain scandale lié par exemple à l'obsolescence organisée. C'est la raison pour laquelle nous demandons l'ouverture des logiciels et des codes sources pour la validation, la vérification. C'est une dimension du problème qui n'a pas encore été tellement abordée.

Cinquièmement, nous pensons qu'il est temps de lancer en Belgique des systèmes pour les lanceurs d'alerte qui, ingénieurs dans l'entreprise, pourraient signaler auprès du SPF Économie des préparations de fraude industrielle comme on a pu les voir à l'œuvre chez Volkswagen. Toutefois, mon propos ne se limite pas à Volkswagen, mon propos vise à changer de modèle, à sortir de ce système d'arnaque - cela vise d'autres secteurs aussi – à aller vers un modèle qui soit plus régulé avec des tests fiables, un modèle *open access* - avec l'accès au logiciel, un modèle plus circulaire où l'on diminue l'utilisation des ressources et la pollution, un modèle qui soit durable, où l'on développe et soutient les alternatives au "tout à la voiture, tout à la bagnole". Et là évidemment, le gouvernement agit en

meegedeeld, zodat in de tests kan worden nagegaan of er geen sprake is van geknoei. Dat vereist een aantal specifieke maatregelen. U hebt het daarover evenwel niet gehad.

België moet voorzien in bescherming voor klokkenluiders, personen die aan de FOD Economie zouden kunnen signaleren dat er in hun bedrijf voorbereidingen worden getroffen om industriële fraude te plegen. Ik stel voor af te stappen van dit model, van deze zwendelarij en te kiezen voor een model met meer regulering en betrouwbare tests, waarin het gebruik van de natuurlijke hulpbronnen wordt beperkt en de alternatieven voor koning auto worden ondersteund.

sens inverse en diminuant les moyens de la SNCB.

01.07 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mevrouw Marghem, of het nu moeilijk is of niet om te vergelijken, mevrouw De Block, of we nu al dan niet tot op de eurocent of op de ton na weten hoeveel extra vervuiling er is geweest, het is in elk geval een feit – dat hebt u ook gezegd – dat er extra uitstoot is in de lucht. Het is niet zo moeilijk te berekenen, het zal iets tussen de 3 000 en 23 000 ton extra zijn. Hoewel we niet tot na de komma zullen kunnen berekenen wat het effect hiervan is op de volksgezondheid, is het toch een open deur intrappen om te zeggen dat dit wel degelijk effect heeft op de volksgezondheid.

Er zijn wel degelijk cijfers: in 2012 stelde de Wereldgezondheidsorganisatie in haar rapport zeer duidelijk dat de uitlaatgassen van diesel ongetwijfeld kankerverwekkend zijn en dat mensen die ermee in contact komen tot 40 % meer kans hebben op longkanker en ook een verhoogde kans op blaaskanker. Er zijn dus wel degelijk cijfers.

Er zijn ook Europese cijfers die zeggen dat elke Europeaan als gevolg van luchtvervuiling door fijn stof één gezond levensjaar verliest door een verhoogd risico van cardiovasculaire en respiratoire ziekten en longkanker.

Over wat mij nog het meest raakt daarin is nog niets gezegd. U bent arts. Ook de gynaecologen hebben er vorige week op gewezen. Ik ben moeder, ik ben grootmoeder. Er is een effect van luchtvervuiling op baby's tussen twee en vier weken, want er is een verhoogde kindersterfte te bemerken. Er is 1,74 keer meer kans om te sterven op een dag waarop de Europese limietwaarde overschreden wordt. Ik geef nog een ander voorbeeld. Er zijn voldoende andere cijfers die zeggen dat kinderen 1,3 tot 1,5 keer meer kans hebben op astma als ze heel dicht bij een openbare, drukke weg wonen in vergelijking met kinderen die er verder af wonen.

Sowieso is er een gezondheidsprijs die wij zullen betalen en die door dit schandaal verhoogd is. Ik zal niet in discussie gaan over de cijfers, men kan daarvan berekeningen maken. Wij komen uit op honderden miljoenen extra kosten voor de ziekteverzekering.

Mevrouw de minister van Volksgezondheid, als u nu een signaal zou geven door een klacht in te dienen, dan zou dat niet alleen vanuit het voorzorgsprincipe, maar ook omdat dit schandaal bewezen is, een mooi signaal zijn, want gezondheid is het hoogste goed en staat boven alles.

01.08 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je m'adresserai plus spécifiquement à Mmes De Block et Marghem, qui sont compétentes pour les questions de santé et d'environ.

Dans la question orale que j'ai déposée, je fais référence à une étude qui est sortie au mois de septembre et qui résulte des travaux du professeur Argacha de l'AZ Jette-VUB. Cette étude montre l'incidence sur le cœur de l'exposition aux Nox, tant en Flandre qu'en Wallonie et à Bruxelles, avec une augmentation du risque pour les jeunes hommes de faire un infarctus du myocarde. Les particules concernent, quant à elles, plus particulièrement les hommes âgés.

01.07 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Il est aujourd'hui question, selon les estimations, d'émissions supplémentaires dans l'atmosphère de 3 000 à 23 000 tonnes, de sorte qu'il y a en tout état de cause un effet sur la santé publique. L'Organisation mondiale de la Santé a indiqué en 2012 dans un rapport que les émissions de gaz des moteurs diesel sont cancérigènes et qu'à leur contact, on augmente de 40 % le risque d'attraper un cancer du poumon ou de la vessie. Selon des chiffres européens, les émissions de particules coûtent à chaque européen une année de vie en bonne santé. Et le pire, c'est le risque accru de mortalité infantile.

Bon nombre de chiffres sont déjà bel et bien connus concernant les risques. Nous paierons quoiqu'il en soit un prix élevé en termes de santé. C'est pourquoi notre groupe a évoqué la possibilité d'une plainte de la ministre de la Santé publique.

01.08 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Uit een studie van het UZ Brussel blijkt dat de blootstelling aan NOx de kans op een hartinfarct doet toenemen. Een groot aantal studies heeft al uitgewezen dat luchtvervuiling de gezondheid schaadt: de WHO schat het aantal vroegtijdige sterftegevallen als gevolg daarvan in de Europese Unie op 400.000.

Je me réfère à cette étude car c'est la dernière parue en Belgique, et elle ne fait que répéter ce que toute une série d'études, ce que l'Union européenne et l'OMS mettent en évidence depuis des années, à savoir que la pollution atmosphérique, notamment via les pollutions émises par les voitures (particules et NOx) ont une réelle incidence sur la santé. Selon l'OMS, 400 000 personnes meurent de manière précoce sur le sol de l'Union européenne, suite à ces pollutions.

Madame la ministre, si je peux vous rejoindre sur la question de la difficulté de mesurer l'impact réel de cette fraude sur le nombre maladies déclarées, nous nous devons de prendre en considération l'attitude de certaines entreprises qui utilisent un argument de marketing qui s'appuie sur le fait que les véhicules qu'ils proposent sont plus propres pour l'environnement et moins nocifs pour la santé. En effet, ce genre de pratique porte atteinte à l'intégrité du consommateur qui fait le choix d'acheter un véhicule plus respectueux et plus responsable. Cette façon de faire peut avoir un impact sur la manière dont le consommateur peut prendre en compte les vecteurs relatifs au respect de l'environnement et au respect de la santé.

À ce titre, il est indispensable que les ministres de l'Environnement et de la Santé, en concertation avec les entités fédérées "marquent le coup" en Belgique, mais aussi au niveau de l'Union européenne et exigent notamment des tests de qualité conformes à la réalité ainsi que des organes indépendants susceptibles de donner aux institutions politiques le rôle régulateur en la matière.

Nous nous situons en effet dans une logique de protection de la santé et de l'environnement. Il ne s'agit pas de marchandages autour du prix, mais de quelque chose de bien plus grave.

D'autres éléments me paraissent devoir être soulevés. Comme nous l'avons vu avec REACH, la tendance actuelle consiste à transférer la gestion et la régulation vers les Conseils Économie, Concurrence, Entreprises. Au départ, REACH était abordé sous l'angle de l'environnement et de la santé avant de l'être sous celui de l'économie. Cela signifie que l'on ne régule plus en se souciant de l'amélioration de la santé, mais qu'on pratique une régulation partagée – le plus souvent sous forme d'autorégulation – sous la pression d'acteurs économiques qui, évidemment, résistent aux changements et aux investissements qui seraient nécessaires pour améliorer leurs produits.

C'est pourquoi je voudrais attirer votre attention sur la nécessité de conserver une place prédominante aux aspects de la santé et de l'environnement, dont les coûts incombent aux citoyens européens.

01.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de verschillende ministers voor hun toelichting bij de stand van zaken met betrekking tot de Volkswagenfraude.

Het verbaast mij eigenlijk een beetje dat hierover op politiek niveau wel heel wat opschudding is, maar ik vind dat de maatschappelijke verontwaardiging heel snel is weggeëbd. Het is zelfs een beetje shockerend te moeten vaststellen dat een dergelijk fenomeen voorlopig tot zo weinig rimpels lijkt te leiden. Het is des te meer shockerend dat een groot internationaal bedrijf, dat steeds waarden

Het klopt dat de impact van deze fraude moeilijk kan worden gemeten. Maar het is wel zo dat een aantal bedrijven hun zogenaamd schone wagens als marketingargument gebruiken bij klanten die het belangrijk vinden een verantwoorde aankoop te doen.

Op die manier worden de goede bedoelingen van de consument gefnuikt en komen de door hem nagestreefde waarden op het stuk van milieubescherming en gezondheid in het gedrang. De minister van Leefmilieu en de ministers die bevoegd zijn voor Volksgezondheid moeten, op zijn minst, waarheidsgetrouwe kwaliteitstests eisen en onafhankelijke organen, waarbij de politieke instellingen als regulator moeten optreden.

Zoals dat ook al gebeurde met REACH is er een trend om het beheer en de regulering over te dragen aan de Raden Economische Zaken, Concurrentievermogen, Bedrijven. Dat betekent dat de regulering niet meer gericht is op het verbeteren van de volksgezondheid, maar dat er sprake is van een gedeelde regulering – meestal in de vorm van zelfregulering – onder druk van economische actoren die er niet toe geneigd zijn hun producten aan te passen.

U moet erop toezien dat gezondheid en milieu centraal blijven staan.

01.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Malgré l'agitation politique suscitée par le scandale Volkswagen, l'indignation sociale s'est malheureusement apaisée très vite. Apparemment, toute une série d'initiatives politiques sont prises à présent, comme l'envoi de courriers dans lesquels la Commission européenne invite à

als betrouwbaarheid en degelijkheid wou uitstralen, op dergelijke praktijken wordt betrapd.

Ik vind het goed dat de politiek hierop heeft gereageerd. Er werd ter zake onder meer verwezen naar de brieven die de Europese Commissie ter zake heeft verstuurd. Blijkbaar worden er heel wat initiatieven genomen om orde op zaken te stellen en om goed te onderzoeken wat de gevolgen hiervan zijn. Op die manier kan ook worden aangegeven hoe dit in de toekomst kan worden vermeden. Dit is een goede zaak want dat lijkt mij ook echt wel nodig.

De impact kan volgens mij niet worden gerelativeerd. Dit is een bedrog van consumenten. Dit is een bedrog van overheden. Dit is iets wat volgens mij voldoende sterk moet worden aangepakt. Er is geweest op de gevolgen voor de economie. Er wordt wel eens gesproken over disruptieve economische activiteiten. Volgens mij hebben dergelijke zaken wel degelijk disruptieve gevolgen voor onze economie. Ook op het vlak van onder andere de werkgelegenheid moet dit volgens mij goed worden opgevolgd.

Het is duidelijk dat dit het consumentenvertrouwen in grote merken zeker niet zal bevorderen. Bovendien zijn de betrokken consumenten misleid in hun aankoopgedrag. Hierop werd daarnet reeds gewezen. Consumenten die de milieueffecten mee in rekening nemen bij hun aankopen, werden hierdoor misleid. Ook als zij later hun wagen willen doorverkopen, is er eventueel ook sprake van een economisch verlies.

Ik heb begrepen dat de wettelijke procedures inzake consumentenbescherming momenteel lopende zijn. Wij zullen zien wat hiervan de gevolgen zullen zijn.

Ten opzichte van de overheden is er de impact op volksgezondheid en leefmilieu en mogelijk ook op de fiscale inkomsten.

Mijnheer de minister van Financiën, u hebt de mondelinge vraag die ik had ingediend al hoofdzakelijk beantwoord in de inleiding die u hebt gegeven, met name dat er een belangrijk verschil is tussen de berekening op basis van CO₂ en op basis van NO_x. We moeten dit toch blijven opvolgen en we moeten in de gaten blijven houden of er geen verdere schade is opgelopen. Bovendien zal het ook voor de regio's belangrijk zijn om te kijken of er geen sprake zou kunnen zijn van fiscale ontwijking van bepaalde heffingen.

Tot daar een aantal bedenkingen.

Ik heb nog twee concrete vragen.

De eerste is gericht aan minister Peeters. U hebt vorige week een onderhoud gehad met de CEO van D'leteren, de importeur van de Volkswagengroep in België, en met de heer Bontemps van FEBIAC. Als ik het goed heb begrepen, werd daar afgesproken dat er op 7 oktober een actieplan zou worden voorgesteld. Het is vandaag 7 oktober. Is dat actieplan er al? Welke acties zal Volkswagen concreet ondernemen met dit plan?

Een tweede vraag richt ik aan minister Van Overtveldt. Tijdens de eerste dagen na dieselgate hebt u verklaard dat u uw administratie

bien analyser les conséquences du scandale et à réfléchir à la manière d'éviter pareilles dérives à l'avenir. Je suis convaincu que cette affaire aura des conséquences déstabilisatrices sur notre économie et partant, sur l'emploi.

Tout cela n'est certainement pas de nature à favoriser la relation de confiance entre le consommateur et les grandes marques automobiles car c'est bien de tromperie qu'il s'agit en l'occurrence et – en cas de revente –, d'une perte économique.

Nous attendons les procédures légales en matière de protection des consommateurs.

Des répercussions se font non seulement sentir dans les domaines de la santé publique et de l'environnement, mais peuvent également être subies au niveau des recettes fiscales. Nous devons également vérifier qu'aucune taxe n'a été éludée.

Le vice-premier ministre Peeters proposerait un plan d'action après s'être entretenu avec le CEO de l'importateur belge du groupe Volkswagen et avec M. Bontemps, de l'asbl FEBIAC. Ce plan d'action a-t-il déjà été établi? Quelles démarches le groupe Volkswagen entreprendra-t-il exactement?

Le ministre Van Overtveldt s'en tiendra-t-il à sa déclaration précédente, selon laquelle il demanderait à son administration de vérifier si une tolérance fiscale est possible à l'égard des contribuables dupés?

zou opdragen te onderzoeken of er een fiscale tolerantie mogelijk is voor gedupeerde belastingplichtigen. Als ik het verhaal van vandaag hoor, met name dat de belastingheffing gebaseerd is op CO₂ en niet op NO_x, vraag ik mij af of die verklaring nog relevant is. Indien ja, kunt u dat wat verder toelichten?

01.10 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier les quatre ministres d'être présents et le ministre Peeters pour son exposé rapide, concis mais tout à fait pertinent.

Oui, il y a fraude! Je pense que tout le monde est d'accord sur ce point. Il s'agit d'un problème grave mais il faut le gérer étape par étape. La précipitation ou les solutions toutes faites ne sont pas adéquates.

Différents niveaux de pouvoir sont par ailleurs impliqués. Comme vous l'avez dit, madame De Block, il faut en tenir compte et les concertations avec les Régions et l'Europe sont importantes.

Je pense qu'il faut voir ce dossier d'un point de vue transversal et global.

S'il y a faute, il devra évidemment y avoir réparation. Une de mes premières questions, monsieur Peeters, va vers vous. Le 7 octobre, VW devait présenter un plan. Disposez-vous d'éléments? Pour ma part, je pense que la commission a lieu un jour trop tôt. J'aurais peut-être attendu que le plan de VW soit présenté car je le crois primordial.

Dans la presse, il a été relaté que VW ne serait pas le seul groupe mis en cause, que d'autres marques étaient concernées. Avez-vous des informations à nous communiquer?

D'un point de vue fiscal, vous avez été clair. Je comprends tout à fait votre position. Le consommateur ne peut pas être impacté. Vous avez donné la ligne de conduite que le gouvernement suivra et je vous en remercie.

En ce qui concerne l'impact sur la santé et l'environnement, je pense qu'il n'est pas négligeable et que nous devons réagir d'une manière adéquate. Des études devront être menées car il faudra connaître l'impact, disposer de chiffres. Je souhaite donc que nous soyons prudents en la matière.

La concertation avec les différents niveaux de pouvoir, en matière de santé et d'environnement est évidemment de mise. Mesdames les ministres, avez vous des dates prévues pour la concertation avec les différentes Régions?

En ce qui concerne l'Europe, la ministre Marghem a exposé sa position. Il faut aussi pouvoir avancer sur le dossier.

Je souhaite aussi aujourd'hui parler de l'emploi. Vous avez évoqué 8 600 emplois: 4 000 pour les concessionnaires, 1 600 pour les importateurs chez D'leteren et 3 000 chez Audi Forest. Ce n'est pas rien. Derrière 8 600 emplois, il y a 8 600 familles et je ne veux absolument pas qu'on prenne les travailleurs en otage ou qu'ils se sentent fautifs. Nous devons être prudents dans ce dossier, nous

01.10 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Er is inderdaad sprake van fraude en dat is een ernstig probleem, maar men moet het zonder overhaasting aanpakken. Aangezien er meerdere beleidsniveaus bij betrokken zijn, is het belangrijk dat er overleg wordt gepleegd met de Gewesten en Europa.

Als er een fout werd begaan, moet die worden goedge maakt. Mijnheer Peeters, beschikt u over het plan dat Volkswagen op 7 oktober moest voorstellen? Er zouden nog andere automerken betrokken zijn. Kunt u ons daar meer over vertellen?

Wat het fiscale aspect betreft, begrijp ik dat de consument niet aansprakelijk kan worden gesteld.

De impact op de gezondheid en het milieu is niet te verwaarlozen en zal middels studies moeten worden geëvalueerd. Wanneer is er overleg gepland met de diverse bevoegde beleidsniveaus?

Minister Marghem heeft haar standpunt ten aanzien van Europa toegelicht.

In België werken er 8.600 mensen voor de Volkswagengroep. We kunnen die werknemers niet gijzelen. We moeten ze veeleer in bescherming nemen!

We zullen nauwlettend toezien op het plan van Volkswagen en de oplossingen die het voor de consumenten bevat.

We moeten in de toekomst over betrouwbaarder tests beschikken om een herhaling van die situatie te voorkomen.

Dat dossier moet op alle

devons privilégier ces travailleurs! Il faut un équilibre et il faut être attentif à ce nombre de travailleurs.

En ce qui concerne le consommateur, il est clair que nous avons un rôle à jouer au niveau du gouvernement fédéral. Monsieur le ministre, ce sont des matières que vous connaissez bien et nous serons attentifs au plan que Volkswagen soumettra pour voir quelles solutions la société apportera aux consommateurs.

D'autres collègues ont parlé de la fiabilité des tests. Celle-ci doit être plus importante à l'avenir pour que ce qui nous arrive aujourd'hui ne puisse se reproduire.

Il faut prendre ce dossier d'une manière transversale à tous les niveaux de pouvoir. Il faut être attentif aux aspects de la fiscalité, de l'environnement, de la santé, de l'emploi et du consommateur.

01.11 Olivier Maingain (FDF): Monsieur le président, au-delà du dossier particulier qui a justifié cette réunion et de l'enjeu économique qu'il représente, il y a une question de principe dont on se rend compte qu'elle n'est pas propre à ce seul secteur d'activité; la production et la commercialisation des véhicules automobiles, mais qui est vraie pour d'autres secteurs de production en grande quantité de biens de consommation, à savoir l'absence de contrôle réel des normes de production par les autorités publiques.

Certes, des directives européennes ou des règlements européens imposent des normes de production pour un certain nombre de biens de consommation. Trop souvent, le contrôle est confié soit au secteur professionnel lui-même soit à des organismes indépendants, mais dont la mission est financée par les secteurs professionnels eux-mêmes. Cela pose le problème de l'indépendance des organes de contrôle, de leur fiabilité, de leur capacité à garantir la qualité des produits au regard des normes imposées.

C'est une réflexion bien plus ample et qui ne peut d'ailleurs être menée de manière efficace qu'au niveau européen. On n'imagine pas chaque pays instituer, pour un certain nombre de biens de consommation courante qui sont mis sur le marché, ses propres modalités de contrôle. Ou il y a une répartition des tâches entre pays ou il y a une mission plus large qui est confiée à une instance européenne à créer, à renforcer. Je l'ignore. Cependant, je serais heureux de vous entendre sur la question plus ample du contrôle de la qualité et du respect des normes imposées pour certains produits mis sur le marché.

De manière plus générale, nous pouvons nous interroger au sujet de la fiscalité telle qu'elle est conçue et qui se veut incitative. Est-ce le bon mécanisme ou convient-il de renverser la logique? Nous avons un débat pour savoir quid des montants accordés par l'État pour encourager, via une fiscalité adaptée, l'acquisition de véhicules à moteur peu productifs de CO₂. Vous serez sans doute bien en peine d'engager des procédures de récupération de ces montants et vous ne le voulez pas, parce que nous sommes partis pour affecter ou porter atteinte à la sécurité juridique du consommateur. Plus fondamentalement, si nous avons une logique fiscale qui pénalisait peut-être ceux qui n'ont pas le bon comportement écologique ou environnemental, nous nous inscrivons sans doute dans une tout

beleidsniveaus op transversale wijze behandeld worden.

01.11 Olivier Maingain (FDF): Naast het eigenlijke onderwerp van deze vergadering, is er een principiële kwestie die niet enkel betrekking heeft op de autosector, namelijk het ontbreken van een daadwerkelijke controle op de inachtneming van de productienormen door de overheden. Heel wat Europese richtlijnen en verordeningen schrijven productienormen voor voor consumptiegoederen, maar de controle daarop wordt overgelaten aan de sector zelf of aan 'onafhankelijke' instanties waarvan de opdracht door de sectoren wordt gefinancierd. Rijst dus de vraag naar de onafhankelijkheid van de controle-instanties, hun betrouwbaarheid en de mate waarin ze in staat zijn de kwaliteit van de producten te waarborgen.

De denkoefening daarover moet op het Europese niveau worden gevoerd. Ik vernam graag uw standpunt over deze ruimere kwestie.

Zijn fiscale stimuli wel het geëigende mechanisme? Zouden we de logica niet moeten omdraaien en diegenen straffen die een loopje nemen met de milieuvoorschriften?

Zullen, meer specifiek met betrekking tot deze zaak, de fiscale voordelen van de Volkswagen-groep met terugwerkende

autre logique sur le plan économique et fiscal.

Là aussi, il serait intéressant d'entendre votre point de vue sur l'adaptation de notre fiscalité à des réalités économiques plus supportables.

Et puis, pour les dossiers qui nous préoccupent, y aura-t-il un nouveau calcul, sans effet rétroactif, des avantages fiscaux accordés à toutes les voitures qui ont été écoulées et qui seraient frappées par la fraude dénoncée? C'est la raison pour laquelle je disais qu'il faudrait revoir le calcul des avantages de toute nature. Allez-vous élargir la réflexion à ce stade?

Quand j'entends que l'Inspection économique est chargée d'envisager toutes les poursuites à charge du constructeur, y compris sur le plan pénal, je m'inquiète des délais. Bien entendu, vous n'avez pas la maîtrise des enquêtes pénales. Il reste qu'on a le sentiment que la capacité de réaction des États à ce type de fraude à grande échelle, du moins sur le continent européen – on verra si d'autres sont concernés –, est fortement handicapée par la lourdeur des procédures. On doit donc se demander si, finalement, les sanctions ne doivent pas être davantage conçues en termes financiers que pénaux.

Voilà trois éléments de réflexion qui supposent une adaptation du cadre législatif pour aboutir à des résultats probants, sous peine d'assister à la répétition de tels faits, peut-être pour d'autres marques de véhicules ou pour d'autres catégories de produits de consommation.

01.12 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, eerst en vooral wil ik de aanwezige ministers bedanken voor de uitleg die al is gegeven.

Hier gaat het effectief – daar moeten we niet aan twifelen – over bedrog. Volkswagen is met de hand in de suikerpot gepakt en heeft dat ook toegegeven. Ik meen dat we daar nu lessen uit moeten trekken.

Op zich mag het ons al zorgen baren dat we blijkbaar in 2005-2006 al auto's maakten die slim genoeg waren om de test van de realiteit te onderscheiden, maar misschien betekent dit dat het verschil tussen de test en de realiteit eigenlijk gewoon te groot is. Ik ben het er absoluut mee eens dat we de twee zaken van elkaar moeten onderscheiden, maar misschien kan vandaag ook het debat starten over hoe we dat op lange termijn zien en hoe we daar verder mee gaan.

Als het gaat over de gevolgen van de test meen ik dat er absoluut nood is aan meer onderzoek. We weten dat het gaat over NOx maar we weten eigenlijk niet wat het effect is op eventuele andere parameters. Zullen de andere parameters veranderen als we die zaak corrigeren? Ik heb het dan over CO₂ en over CO, eventueel onverbrande koolwaterstoffen en dergelijke. Wat zullen de effecten daarop zijn? Ik meen dat we dat goed in kaart moeten brengen zodat we gepast kunnen reageren. Ik meen dat we effectief moeten reageren vanuit de Europese context.

kracht herbere-kend worden voor elke verkochte auto die met de frauduleuze software is uitgerust? Nu ik vernomen heb dat de Economische Inspectie zal moeten nagaan welke procedures er kunnen worden ingesteld tegen de autobouwer, ook op strafrechtelijk vlak, maak ik me zorgen over de termijnen. De logge procedures beperken het vermogen van de landen om die grootschalige fraude aan te pakken. Men moet zich afvragen of financiële sancties niet verstandiger zouden zijn dan strafrechtelijke. Een en ander houdt evenwel in dat het wetgevend kader moet worden aangepast, want anders zullen we in de toekomst opnieuw met vergelijkbare feiten worden geconfronteerd.

01.12 Bert Wollants (N-VA): Il s'agit incontestablement d'une fraude, Volkswagen l'a également reconnu. Cela signifie peut-être aussi que l'écart entre les tests et la réalité est trop grand, auquel cas nous devons nous interroger quant à la manière d'aborder cette question. Nous devons étudier l'incidence éventuelle du paramètre NOx sur d'autres paramètres comme le CO₂. En tout état de cause, notre réaction doit se situer dans le contexte européen.

Les citoyens et l'État ont été lésés. Est-il possible d'estimer le nombre de véhicules frauduleux au sein du parc automobile fédéral? De plus, l'État est pénalisé puisqu'il doit suivre les directives européennes, notamment en ce qui concerne le plafond d'émission national. Cette responsabilité est partagée entre les autorités régionales et fédérales selon une répartition fixée par la Conférence

De burgers zijn hier slachtoffers van maar dat geldt zoals gezegd ook voor de overheden. Wellicht hebben zij in hun wagenpark ook een aantal van die wagens. Misschien moet eens worden nagekeken in welke mate we daar slachtoffer van zijn met de wagens die er in het federale wagenpark zitten. Ik weet dat er bijvoorbeeld bij de Gewesten actieplannen bestaan om net steeds groenere wagens te kopen. Daar zal dit verhaal wellicht ook deels in terugkomen.

De overheid is ook slachtoffer omdat we ons in een Europese context hebben verbonden tot een aantal zaken, via Europese richtlijnen. Ik kijk even naar de voormalige minister voor Leefmilieu in Vlaanderen. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het nationale emissieplafond. We hebben ons op het vlak van NOx verbonden tot sterke verbeteringen, verbeteringen die we vandaag niet halen. We komen tot de vaststelling dat er niet alleen bij de Gewesten een verantwoordelijkheid ligt maar ook bij de federale overheid. De interministeriële conferentie voor leefmilieu heeft daar een verdeling vastgelegd. Ze heeft een aantal parameters naar de Gewesten gestuurd maar op het vlak van transport hebben we een nationale doelstelling gecreëerd waaraan we moeten voldoen. In de eerste plaats werd afgesproken dat het federale niveau ter zake actie zou ondernemen.

In dat kader moeten we kijken in welke mate wij daar het slachtoffer zijn.

NOx is een typische stof die ervoor zorgt dat er secundair fijn stof wordt gevormd, niet rechtstreeks uit de uitlaat, maar nadien in de atmosfeer. Het gaat om een behoorlijke hoeveelheid. We weten allemaal dat ons dossier ondertussen bij het Hof van Justitie ligt. Aangezien het marktaandeel van Volkswagen jaar na jaar ongeveer 10 % bedraagt, zal dit een impact hebben.

De vraag is in welke mate dit zal meespelen op Europees niveau. Het is een goede zaak dat niet enkel de case-Volkswagen wordt bekeken, maar dat ook de gevolgen ervan worden meegenomen in de discussie rond fijn stof, rond de nationale emissieplafonds en de fotochemische smog. Als er eerst dit gebeurt en daarna worden we op Europees niveau beboet voor onze te hoge uitstoot, dan moeten we ook nagaan hoe we daarmee verdergaan.

Wat NOx betreft, zien we dat blijkbaar niemand gelooft dat die test een goede weergave is van de werkelijkheid. Op de website *EcoScore.be*, een initiatief van de VITO dat wordt gesteund door de drie Gewesten, staat dat ze geen rekening houden met de NOx-waarden zoals die door de constructeurs worden aangeleverd, maar dat ze met drie vermenigvuldigen. Zij publiceerden in maart onderzoeken waar de technologische universiteit van Grass zegt dat de Euro 5 dieselmotor de motor is met de hoogste NOx-uitstoot ooit, hoger dan Euro 0 tot en met Euro 4. Dat wil zeggen dat we die test moeten bekijken om te zien wat daar misloopt en op welke manier we daarmee in de toekomst omgaan. Blijkbaar is het verband tussen de effectieve uitstoot en de test absoluut niet duidelijk. We moeten kijken hoe die test wordt aangepast.

Ik weet dat er al een aantal stappen zijn gezet om vanaf 2017 en 2018 met een nieuwe methodiek te werken, maar ook daar moeten we durven bekijken of die vandaag de lading dekt, dat ze doet wat ze

interministeriële de l'environment.

Le NOx provoque la formation de particules fines secondaires dans l'atmosphère. La Cour de justice a été saisie du dossier. L'incidence est indéniable étant donné la part de marché annuelle de 10 % détenue par Volkswagen. Reste à savoir dans quelle mesure cet aspect jouera un rôle sur le plan européen.

Personne ne semble croire que le test du NOx reflète fidèlement la réalité. Ainsi, *EcoScore.be*, une initiative de VITO soutenue par les trois Régions, multiplie par trois les valeurs de NOx. Nous devons dès lors soumettre ce test à un examen critique et chercher la manière de l'adapter en vue de déterminer les émissions concrètes d'une voiture circulant dans des circonstances diverses. Quelle position le gouvernement va-t-il adopter sur ce plan à l'échelon européen?

La recherche sur les biocarburants doit absolument être intensifiée. Les événements du moment peuvent constituer un incitant supplémentaire pour décider de l'introduction de véhicules moins polluants. Pour la santé publique et l'environnement, cela signifie que nous allons devoir trancher un certain nombre de questions maintenant au lieu de le faire dans trois ou cinq ans.

moet doen, namelijk duidelijk maken hoeveel een wagen uitstoot wanneer men er de baan mee opgaat, of het nu op asfalt of op de Lierse kasseien is. Als men een auto koopt, moet men weten wat men daarvoor in de plaats krijgt.

Ik wil ook weten welk standpunt de regering meeneemt naar Europa wanneer het gaat over die WHLV-test, maar ook, zoals al is aangehaald, over de *real driving emissions test*.

Volgens mij liggen nu de uitdagingen voor om stappen vooruit te zetten, los van de fraude, in het algemeen.

Europa zet ook stappen op het vlak van biobrandstoffen en ik denk dat het belangrijk is om de effecten daarvan te evalueren, onder andere op de NOx. Wij weten dat er verschillende onderzoeken lopen. Volgens sommigen komt er meer NOx vrij bij het gebruik van biodiesel en anderen zeggen exact het tegenovergestelde. Wellicht is het goed dat die zaken mee worden opgenomen, wetende dat het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in het transport een van de doelstellingen is. We moeten dus nagaan wat dat met zich brengt.

Ik denk dat er vandaag de dag vooral behoefte is aan meer onderzoek en meer gegevens, waardoor we kunnen nagaan hoe dat kan worden rechtgezet. Laten wij dat echter ook gebruiken als een beginpunt om te beslissen hoe wij milieuvriendelijke voertuigen, die ook in de praktijk milieuvriendelijk rijden, kunnen verkrijgen en belonen. Daarin hebben wij belangrijke stappen te zetten. Op het vlak van de volksgezondheid en het milieu kan dat er misschien voor zorgen dat we vandaag beslissingen kunnen nemen die we anders misschien pas over drie tot vijf jaar zouden kunnen nemen. Ik raad de heren en dames ministers aan om die problematiek zeker mee te nemen, zodat wij absoluut krijgen wat wij willen, namelijk milieuvriendelijke voertuigen.

01.13 Jean-Marc Delizée (PS): Monsieur le président, je ferai d'abord quelques remarques préliminaires.

Ainsi que je le disais tout à l'heure, nous nous trouvons dans une situation assez exceptionnelle, vu le caractère énorme et incroyable de la fraude à la base de ce scandale. C'est la démonstration du dysfonctionnement du modèle économique. Ainsi que d'autres collègues l'ont indiqué, nous sommes ici face à un cas de recherche du profit, peu important les conséquences des actes que l'on pose. C'est, en soi, tout à fait inacceptable et mérite que l'on lance le débat sur la régulation. Au cœur du débat que nous avons ici se trouve la question suivante: comment peut-on vérifier, contrôler en amont, de manière correcte et fiable, pour l'ensemble du secteur et des consommateurs?

Ma deuxième réflexion concerne les travailleurs, les salariés de VW en Belgique ou ailleurs. Ils ne sont évidemment nullement responsables ou coupables de ce qui se passe. Ils ne doivent pas non plus être les victimes de toute cette affaire. Les responsabilités doivent évidemment être établies.

Ce scandale génère évidemment un climat de suspicion, il crée un problème de confiance à l'égard de la firme, et peut-être de l'ensemble des constructeurs automobiles.

01.13 Jean-Marc Delizée (PS): Dit schandaal van een ongeziene omvang toont wat er gebeurt wanneer men winst nastreeft zonder rekening te houden met de gevolgen van zijn daden. Een en ander doet vragen rijzen op het stuk van regulering en toezicht.

De Volkswagenwerknemers zijn niet verantwoordelijk voor deze kwestie en ze mogen er niet het slachtoffer van worden. Er is een sfeer van verdachtmaking ontstaan rond VW en de andere autobouwers. De werkgelegenheid moet worden gevrijwaard, maar dat betekent niet dat alles mag: wie werk verschaft, heeft nog niet het recht om te vervuilen en te frauderen.

Zoals de heer Nollet zei, stelt D'leteren België zich duidelijk en

Tout ceci m'amène à vous parler de l'emploi. Vous avez rappelé les chiffres, mais néanmoins, tout n'est pas permis. Sans doute y a-t-il des enjeux à cet égard. Nous verrons la stratégie ou la ligne de conduite future de l'entreprise au niveau européen. Cela dit, on ne peut pas non plus laisser la firme dire: "je représente autant d'emplois dans votre pays; en conséquence, j'ai un droit de polluer ou de frauder plus important qu'un acteur moins important." D'un point de vue éthique, il faut être tout à fait clair sur ce qui s'est passé.

Je suis d'accord avec M. Nollet lorsqu'il dit que D'Ieteren Belgique a une position claire et correcte. On n'est pas dans le déni, on assume et on essaye de jouer la transparence et la réparation. Voilà en tout cas un élément positif qu'il faut aussi signaler.

Un certain nombre de choses ont été dites, des questions ont été posées.

J'aimerais, pour ma part, souligner quelques points qui concernent d'abord Mme la ministre de l'Énergie. La première concerne l'indépendance des entreprises privées qui réalisent les certifications. La question doit être posée. Le système est malsain puisque ces entreprises privées sont en concurrence entre elles pour attirer les constructeurs.

On peut aussi poser la question de la fiabilité au niveau européen des cycles d'essais qui permettent de définir le niveau des émissions de CO₂ ou d'autres polluants ou nuisances atmosphériques.

Cette affaire permet justement de débattre de la qualité de ces contrôles. Une formule dit "dans tout malheur, quelque chose est bon". Après ceci, nous serons certainement plus attentifs et plus performants et nous irons plus dans le fond des choses. Il semble que les tests en laboratoire sont aussi mis en cause, ils ne sont pas réalistes car on n'est pas dans les conditions réelles. Il faudra travailler sur cet élément, sachant que lorsque ces tests ne sont pas fiables, cela pose d'énormes problèmes de santé. La Commission européenne a décidé de mettre en œuvre une nouvelle procédure de tests à l'horizon 2017, qui est supposée être plus proche des conditions réelles. Comme d'autres, j'insiste pour que cette échéance ultime soit respectée car il y va d'enjeux environnementaux et de santé publique.

Madame Marghem, la direction Environnement du SPF Santé publique participe aux discussions qui portent sur les nouveaux cycles d'essais au niveau européen. Confirmez-vous que la Belgique plaide pour un renforcement des tests d'homologation afin d'en finir avec l'hypocrisie actuelle, qui vient d'être démontrée et qui nuit à l'environnement, à la santé et au consommateur? Allez-vous porter les questions qui sont soulevées par cette affaire devant le Conseil de l'Union européenne afin de renforcer les contrôles publics dans le secteur de l'automobile?

En ce qui concerne l'impact sur la santé publique, beaucoup d'études de l'OMS montrent l'impact des particules fines et de l'oxyde d'azote sur l'environnement et sur la santé. Madame la ministre de la Santé, je voulais revenir sur l'évaluation des risques potentiels pour la santé de nos concitoyens. Avez-vous une idée de l'impact des coûts que

correct op: het bedrijf ontkent niets, kiest voor transparantie, en biedt een herstelling aan.

De onafhankelijkheid van de ondernemingen die de certificering uitvoeren, moet gewaarborgd zijn. In dat opzicht is het huidige systeem toch wat ongezond.

Men kan zich ook afvragen in hoeverre de testcycli waarbij het emissieniveau van CO₂ en andere vervuilende gassen wordt bepaald betrouwbaar zijn. Dit dossier laat ons toe de kwaliteit van de controles opnieuw onder de loep te nemen. De Europese Commissie wil een nieuwe testprocedure goedkeuren die de reële omstandigheden beter benadert dan de laboratoriumtests die thans worden uitgevoerd. De deadline van 2017 voor de invoering van die procedure moet worden nageleefd.

Mevrouw Marghem, het Directoraat-generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid neemt deel aan de besprekingen over de nieuwe Europese testcycli. Zal België pleiten voor strengere homologatietests? Zult u de vragen die deze zaak doet rijzen ter sprake brengen bij de Raad van de Unie teneinde de Europese controles in de automobielsector te verscherpen?

Mevrouw De Block, welke impact heeft die fraude op de gezondheid van onze medeburgers? Hoeveel zou die fraude aan de gezondheidszorg en de ziekteverzekering kunnen kosten? Zult u maatregelen nemen om die schadelijke uitstoot te doen dalen en de burgers te behoeden voor aandoeningen die worden veroorzaakt door luchtvervuiling? Pleegt u overleg met uw Europese ambtgenoten om een gezamenlijke oplossing te vinden?

Mijnheer Van Overtveldt, consumenten laten zich bij hun keuzes vaak door

cette fraude pourrait engendrer en termes de soins de santé et d'assurance maladie chez nous? Envisagez-vous des mesures spécifiques pour permettre une diminution de ces émissions nocives et ainsi préserver nos concitoyens de ces pathologies liées à la pollution de l'air? Avez-vous eu des contacts avec vos collègues européens de la Santé pour apporter une réponse concertée à ce problème qui dépasse largement la Belgique?

Monsieur le ministre de l'Économie, les consommateurs choisissent aujourd'hui de plus en plus en fonction de considérations environnementales. Il y a d'ailleurs des incitants fiscaux pour cela.

C'est une réalité. La fraude qui est ici dénoncée et démontrée indique que les gens sont trompés sur ces critères. Cela implique une crise de confiance envers l'ensemble du secteur.

En ce qui concerne les véhicules qui ne sont pas vendus mais qui seraient frauduleux, je voudrais insister sur le fait qu'il faut garantir que la source des véhicules frauduleux sur le marché est fermée et clôturée. C'est une première question de court terme: s'assurer que ce type de véhicules ne soit plus mis sur le marché avant une éventuelle réparation.

Pour ce qui concerne le consommateur, pouvez-vous nous préciser le préjudice subi en Belgique suite à ce scandale? Comptez-vous demander à votre département de contrôler l'ensemble des constructeurs? Sans faire de procès d'intention, il faut s'assurer que le secteur est *clean*. Certains l'ont dit, cela vaut aussi pour d'autres biens de consommation.

Au-delà des questions immédiates, il y a les questions de plus long terme, comme la révision des outils pour l'information du consommateur en ce qui concerne la qualité environnementale des véhicules. À ce sujet, la généralisation de ce que l'on appelle l'Ecoscore paraît une bonne chose. Il s'agit d'un score environnemental pour les véhicules, qui donne une indication du caractère écologique global du véhicule, de sorte que le consommateur soit bien informé de son éventuelle acquisition. C'est un indicateur plus global et plus efficace.

Monsieur le ministre des Finances, il est vrai qu'a priori, la fraude concerne une manipulation relative à l'émission d'azote, alors que les primes concernent le CO₂. Sous réserve d'inventaire, je voulais revenir, comme vous l'avez fait dans votre exposé, sur le montant total des réductions sur facture qui ont été accordées par le fédéral lorsqu'il avait la compétence (transférée depuis janvier 2012 aux Régions). Quelle est la proportion de voitures de la marque VW qui sont concernées? Comment calculait-on ces réductions? Sur quelle base étaient-elles établies? Quelles démarches avez-vous entreprises avec votre administration pour tenter de connaître le montant indûment versé? Disposez-vous d'une étude juridique pour connaître ces éléments?

Ma dernière réflexion porte sur les voitures de société, dont l'imposition est notamment calculée en fonction de l'émission de CO₂. On peut craindre que l'État fédéral ait été lésé à ce niveau. Votre administration fiscale fait-elle une étude pour connaître le nombre de voitures concernées – je parle ici des voitures de société – ainsi que

milieuoverwegingen leiden.

Deze fraude heeft in de hele sector en bij de consumenten een vertrouwenscrisis veroorzaakt.

Men moet erop toezien dat voertuigen waarin de sjoemelsoftware ingebouwd werd en die nog niet verkocht werden, niet op de markt komen vóór een en ander hersteld werd.

Hoe groot is de schade in België? Zal uw departement alle autoconstructeurs controleren?

De consumenteninformatie over de milieuvriendelijkheid van voertuigen zal opnieuw tegen het licht moeten worden gehouden. De algemene toepassing van de ecoscore zou een goede zaak zijn.

Over welk percentage Volkswagenauto's hebben we het in het licht van het totaalbedrag aan kortingen op de factuur die de federale overheid heeft toegekend toen ze daartoe bevoegd was? Hoe werden die kortingen berekend? Welke maatregelen hebt u genomen om te achterhalen welk bedrag er onrechtmatig werd gestort? Beschikt u over een juridische studie?

Bedrijfswagens worden onder meer belast op grond van de CO₂-uitstoot. Gaat uw administratie na welk bedrag er wellicht onrechtmatig werd afgetrokken?

le montant qui aurait pu être indûment déduit pour ces véhicules?

De **voorzitter**: Mevrouw Kitir, ik wens u proficiat met uw eerste interventie als nieuwe fractieleider.

01.14 Meryame Kitir (sp.a): Dank u, mijnheer de voorzitter. Ik dank ook de ministers voor hun uitvoerige uitleg. Er is al heel veel gezegd en ik zal dus niet in herhaling vallen. Sommige ministers kennen mijn werkwijze, kort en bondig maar daarom niet minder belangrijk.

Mijnheer de minister, het is goed dat u aantoont dat het om fraude gaat. Dat is ook de eerste titel van uw slides. Wij moeten ook onderstrepen dat dergelijk crimineel gedrag van de top van Volkswagen voor ons onaanvaardbaar is. Dat wil ik hier toch nog even onderstrepen. Ik ben blij dat zij het bevestigd hebben maar ik vind ook dat wij moeten zeggen dat wij dergelijk gedrag absoluut niet kunnen tolereren. Dat gedrag heeft immers een impact op verschillende niveaus. Dat hier nu niet één maar vier ministers zitten, toont wel aan hoe belangrijk het is wat er nu is gebeurd.

Op het vlak van consumentenzaken heeft de minister gezegd dat Volkswagen met een plan zal komen. Dat plan is nog niet bekend. Wat wij wel al weten is dat dit sowieso overlast zal veroorzaken voor de consument, om het even of de software wordt aangepast dan wel of er iets anders gebeurt. Het zal overlast met zich brengen voor al degenen die op dit moment in het bezit zijn van een wagen waarbij er met de software is gesjoemeld.

Als wij het vanuit het oogpunt van de consument bekijken moeten wij erkennen — en ik meen dat wij daarover van mening verschillen — dat er een verlies zal zijn op de doorverkoopwaarde van die wagens. U had het in slide 21 over het juridisch aspect en groepsvorderingen. U zei dat, als de schade hersteld is er eigenlijk geen groot probleem meer is, althans dat er dan juridisch geen punt meer is om een groepsvordering in te leiden. Wel, ik ben een andere mening toegedaan. Als ik goed naar uw uitleg geluisterd heb, dan is het zo dat alle wagens die nu nog niet geleverd maar wel besteld zijn, een andere EU-norm krijgen. EU-norm nummer 6 wordt toegevoegd. Tot daar is er geen probleem en voor die mensen zal dat evenmin een probleem vormen. Echter, degenen die nu wel zo'n wagen bezitten, zullen evengoed met een hogere uitstoot zitten, ook al wordt de software aangepast. Zij hebben twee jaar de tijd om dat aan te passen. Als de software is aangepast, maar er niets wordt gedaan aan de uitstoot en deze de strengere normen overschrijdt, dan wordt er evenzeer verlies geleden vermits de wagen dan eigenlijk niet doorverkoopbaar is.

Volgens mij moet de groepsvordering dus worden aangekaart. Onze partij pleit ervoor om dat punt te onderzoeken en na te gaan of het niet in ieders belang is om die groepsvordering in te leiden in plaats van te zeggen dat de schade beperkt is.

Een tweede punt van impact betreft veeleer de werknemers, weliswaar indirect. De beslissing werd aan de top genomen, maar als wij naar de geschiedenis kijken, zien wij dat de werknemers vaak de prijs betalen van de slechte beslissingen genomen door de top. Wij moeten dat ernstig nemen en onze ogen daar niet voor sluiten, mijnheer de minister. U hebt zelf aangegeven dat de automobielsector in heel Europa goed is voor 12 miljoen jobs. Dat is niet niks en een

01.14 Meryame Kitir (sp.a): Le ministre a explicitement souligné qu'il s'agit d'une fraude. Pareil comportement criminel de la part de la direction de Volkswagen est inadmissible et aura un impact à plusieurs niveaux. C'est d'ailleurs la raison de la présence dans cette commission de quatre ministres compétents.

Même si nous ne connaissons pas encore la teneur du plan d'action de Volkswagen, nous savons déjà que cette affaire sera en toute hypothèse dommageable pour le consommateur. Je suis également convaincue que ces voitures subiront une perte de valeur en cas de revente et même si le logiciel est modifié, elles généreront des rejets plus importants. Cet argument plaide en faveur d'une action en réparation collective.

Le tripatouillage s'est passé au plus haut niveau de la hiérarchie du groupe Volkswagen mais ce seront les travailleurs qui paieront la note. Nous ne devons pas nous voiler la face à cet égard. En Europe, le secteur automobile représente 12 millions d'emplois. Quelles démarches compte entreprendre le ministre de l'Emploi pour garantir la sécurité d'emploi? Car c'est cela qui est vraiment nécessaire aujourd'hui.

Hier, la ministre flamande Joke Schauvliege s'est dite prête à faire citer à comparaître le groupe Volkswagen et à le rendre coresponsable de la non-réalisation des objectifs européens en matière de réduction des émissions de particules fines. Initialement, son collègue fédéral Peeters était réticent. Nonobstant, Joke Schauvliege persiste. Le ministre campe-t-il sur ses positions et quel est le point de vue du gouvernement fédéral?

groot deel van die jobs wordt in ons land uitgevoerd. U begrijpt dat de ongerustheid bij de werknemers steeds toeneemt door de berichtgeving van de afgelopen dagen in de kranten. Ik wil u dan ook, als minister van Consumentenzaken en Tewerkstelling, vragen welke stappen u zult ondernemen om de jobzekerheid te garanderen. Wij mogen daar niet gelaten over doen, maar moeten dat serieus nemen. Wij mogen onze ogen daar niet voor sluiten. Het is nodig dat initiatieven worden genomen om de jobzekerheid te garanderen.

Wat de jobgarantie betreft, heeft uw collega, Vlaams minister Schauvliege, gisteren nog bevestigd dat zij klaar staat om Volkswagen te dagvaarden en de groep medeverantwoordelijk te stellen voor het niet-behalen van de Europese fijnstofdoelstellingen. De eerste keer dat zij dat zei, hebt u haar teruggefloten. Zij heeft dat gisteren echter herhaald. De eerste keer zei u dat het juridisch misschien niet zo interessant was, omdat daar veel meer aan vast hangt. U kunt zelf wel tussen de lijnen lezen wat ik bedoel. Wat is uw standpunt vandaag eigenlijk, want minister Schauvliege zet de procedure voort? Blijft u bij uw standpunt dat dit niet verstandig is? Wat is de houding van de federale regering?

Een derde punt hieromtrent is het feit dat Volkswagen in Amerika een boete van 18 miljard dollar boven het hoofd hangt. Spanje en Frankrijk hebben al aangegeven dat zij overwegen om de subsidies terug te vragen van Volkswagen. Wat is het standpunt van de Belgische regering hierover? Overweegt u dat ook? Zo ja, hoe ziet u dat dan?

Voor de derde en laatste impact richt ik mij vooral tot u, minister De Block. Ik vind het een beetje vreemd dat u begon met te zeggen dat er voorzichtigheid nodig is in dit verhaal, terwijl eigenlijk al zeer duidelijk is dat het over fraude gaat. Voorzichtigheid is hier volgens mij dus niet van toepassing. Ik wil u oproepen om niet zo licht om te gaan met de gevolgen van deze situatie. De collega van Ecolo heeft al verschillende voorbeelden aangehaald, die ik niet allemaal zal herhalen, maar verschillende studies hebben aangetoond dat het er eigenlijk op neerkomt dat er op Europese schaal 400 000 mensen vroegtijdig overleden zijn ten gevolge van luchtvervuiling. Ik vraag u dan ook om dit thema ernstig aan te pakken.

Ik besluit met een quote van een zeer verstandig iemand: "*Never waste a good crisis.*" Laten wij er dus voor zorgen dat de impact op de drie niveaus minimaal blijft.

01.15 Michel de Lamotte (cdH): Monsieur le président, mesdames et messieurs les ministres, ce qui advient aujourd'hui est quand même incroyable quand on entend la surprise de l'ensemble des consommateurs, puisque le groupe automobile en question avoue tout bonnement une fraude. Cette fraude est un fait qui s'impose à nous. Imaginez que n'importe quel citoyen avoue un tel délit, il serait immédiatement durement sanctionné par le tribunal.

La fraude est avérée, elle est avouée. Je suis un peu perturbé par l'attitude du gouvernement dans son ensemble, défendue dans les quatre exposés. Votre réaction est quelque peu attentiste. Voilà qui démontre un manque d'ambition et le nombre de ministres qui sont aujourd'hui à la tribune ne compense pas le volontarisme de l'action. Je crains qu'on ne crée un rideau de fumée devant nous.

Aux États-Unis, Volkswagen encourt une amende de 18 milliards d'euros. L'Espagne et la France envisagent de demander à VW de rembourser les subsides perçus. Que compte faire le gouvernement belge?

Mme De Block a appelé à la prudence, or il est très clairement établi qu'il s'agit de fraude. La prudence n'est dès lors pas de mise. J'invite la ministre à ne pas minimiser les conséquences de ce problème sur la santé. Diverses études ont montré que la pollution atmosphérique a provoqué 400 000 décès prématurés en Europe.

Je voudrais conclure en citant un personnage à l'intelligence bien connue: "*Never waste a good crisis*" (Il ne faut jamais gaspiller une bonne crise). Unissons nos efforts pour réduire au maximum l'incidence du problème sur les consommateurs, sur les travailleurs et sur l'environnement.

01.15 Michel de Lamotte (cdH): Het is toch ongelooflijk dat Volkswagen eenvoudigweg toegeeft te hebben gefraudeerd. Een burger die hetzelfde doet, zou onmiddellijk en streng door het gerecht worden bestraft.

De regering geeft in haar reactie blijk van weinig ambitie en daadkracht. De minister van Financiën verklaarde dat de Belgische Staat door de misleidende reclame schade was

Prenons un exemple. Monsieur le ministre des Finances, vous nous dites que l'État belge est effectivement lésé. Oui, il a été trompé. Une publicité mensongère a été faite sur un certain nombre de normes: dans les catalogues, on ne nous a pas dit la vérité. Et donc, monsieur le ministre des Finances, vous apparaissez battu d'avance puisque vous n'avez pas déjà engagé un certain nombre de mesures.

Monsieur Peeters, en ce qui concerne la défense du consommateur, je répète qu'il y a eu une publicité mensongère. Ce qui a été annoncé aux consommateurs était faux. Cela mériterait, me semble-t-il, une bonne mise au point, si pas des sanctions. Enfin, la norme de produit est une compétence fédérale. Il me semble que des mesures devraient être prises de manière volontariste pour éviter que cela se reproduise dans le futur.

On évoque ici effectivement les émissions de gaz, de CO₂, etc.; on a parlé du NOx. Je pense qu'on crée une sorte de brouillard pour ne pas voir véritablement le problème. En ma qualité de consommateur, je m'interroge sur ce qui est annoncé dans le catalogue ou le mode d'emploi. Que me dit mon compteur en termes de consommation, par exemple? Est-on certain que ce qui est indiqué est réel? J'en doute.

Des mesures s'imposent. Ce scandale mondial révèle l'étendue de l'échec de la politique européenne en matière de réduction et de contrôle des émissions, notamment de particules fines, par l'automobile.

Je cite le journal *Le Monde*, qui n'est pas suspect d'intérêts: "N'est-il pas un peu humiliant pour nous, en Europe, où l'on prétend imposer des normes très sévères au niveau mondial, et donc contrôler leur application, de voir un gendarme du bout du monde, de l'autre côté de l'Atlantique, constater qu'elles sont détournées par le principal acteur du secteur en Europe?". Avouez que c'est interpellant. Ceci pose évidemment des questions importantes qui peuvent se résumer en un mot: l'indépendance, l'indépendance du gendarme vis-à-vis de ce qu'il contrôle, c'est-à-dire l'industrie automobile, mais aussi de ceux qui contrôlent ces contrôleurs, c'est-à-dire les États membres. En tant que ministre, ne serait-il pas temps que vous incitez la Commission européenne à se doter d'instances de contrôle indépendantes, capables de vérifier dans les faits l'application effective des normes qu'elle édicte? Faute de quoi, c'est toute la crédibilité de ces instances qui sera mise en cause.

Rappelons que la faiblesse de la réglementation européenne permet aux constructeurs de faire leur shopping entre les États membres et de choisir l'autorité nationale qui homologuera leurs véhicules. La décision de l'autorité nationale en question s'applique ensuite à tous les autres États membres, quelles que soient les libertés prises par les constructeurs dans le cadre du déroulement de cette certification.

En clair et dans les faits, les constructeurs font appel aux services d'entreprises de tests certifiées pour réaliser des tests dans les laboratoires des constructeurs. Il serait donc aisé de conclure que sortir des chiffres d'émissions sous-estimés constitue un argument de vente pour les entreprises de tests. Quelle est la fiabilité du système?

Rappelons que les États-Unis réalisent déjà des tests successifs,

berokkend, maar hij heeft nog geen maatregelen genomen.

Ook in het kader van de consumentenbescherming zou deze misleidende reclame het nemen van sancties rechtvaardigen. Aangezien productnormen een federale bevoegdheid zijn, zouden er op dit niveau maatregelen moeten worden genomen om een en ander in de toekomst te voorkomen.

Als consument heb ik grote vragen bij wat in de catalogi wordt vermeld. Zijn de gegevens inzake verbruik die ik aflees op mijn dashboard correct? Ik heb daar mijn twijfels over.

Door dit schandaal wordt duidelijk hoezeer het Europese beleid inzake de reductie en beheersing van de emissies door auto's gefaald heeft.

Is het, zoals in *Le Monde* werd opgemerkt, niet vernederend voor ons Europeanen, die de hele wereld strenge normen willen opleggen, dat een Amerikaanse waakhond moet vaststellen dat de grootste Europese speler van de sector die normen omzeilt? Dit stelt de kwestie aan de orde van de onafhankelijkheid van de toezichthouder ten aanzien van datgene waarop hij toezicht uitoefent; het doet ook vragen rijzen over de lidstaten, die toezicht uitoefenen op de toezichthouders. Wordt het geen tijd dat u de Europese Commissie ertoe aanspoort om onafhankelijke toezichthoudende instanties op te richten?

De Europese regelgeving biedt de autobouwers de mogelijkheid om te kiezen bij welke nationale overheid ze een typegoedkeuring aanvragen voor hun voertuigen. Zij schakelen daarbij gecertificeerde testfirma's in voor analyses, en voor die bedrijven zijn onderschatte uitstootcijfers een

échelonnés dans le temps, afin de vérifier que les normes de produits sont bien respectées. L'Union européenne devrait appliquer de tels tests successifs. Rappelons aussi que la Commission a planifié d'établir pour 2017 un *real driving emissions*, un test afin d'assurer que les véhicules ne respectent pas seulement les conditions d'émission en laboratoires mais également en situation réelle. Certains experts le soulignent, ces tests doivent être les plus larges possibles.

Ne serait-il pas utile pour la Belgique de profiter de ce momentum pour saisir l'opportunité d'élaborer ce test performant et crédible au niveau européen et de se battre au niveau du Conseil de l'Europe, du Conseil des ministres et de la Commission pour le mettre en place?

Une prise de conscience de la toxicité du NOx et plus largement des particules fines devrait permettre aussi au secteur automobile d'assurer un réel changement de l'offre en matière de véhicules et de proposer des véhicules propres. Je pense qu'il faut y travailler. Madame la ministre de la Santé, vous avez évoqué cette difficulté. On a souligné ici le fait que le NOx entraîne des décès plus rapides et plus nombreux.

Allons-nous saisir cette opportunité pour plaider au niveau du Conseil européen pour le respect des normes Euro 6 et un contrôle effectif des flottes des véhicules sur le marché?

Allons-nous défendre la fin du shopping en matière de certification des émissions? Je pense que cet élément est important.

Quelles mesures concrètes allons-nous mettre en Belgique aujourd'hui en œuvre afin de garantir la crédibilité de la certification belge à court terme? Demain, qu'allons-nous faire? N'attendons pas des normes de constructeurs dans le futur et à échéance de trois ou quatre ans. Agissons aujourd'hui et demain.

Allons-nous plaider pour ces tests fiables et quelles initiatives allons-nous lancer ici et allez-vous lancer afin d'assurer enfin une transition rapide vers les véhicules propres? Je pense que les choses sont à nos portes, que le consommateur attend mais il attend aussi une décision claire, rapide et crédible pour qu'il puisse retrouver confiance dans l'ensemble des opérateurs.

01.16 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame et messieurs les présidents, je pense qu'il s'agit d'une affaire grave, en contradiction avec les déclarations du groupe Volkswagen, qui prétendait s'être engagé dans une gestion durable, transparente et responsable. Cela figurait dans le volet stratégique du rapport de durabilité de la firme. On voit aujourd'hui que tout ça, c'était du pipeau, des mensonges.

Il faut se rappeler que M. Winterkorn, le PDG démissionnaire du groupe Volkswagen, avait été choisi en 2007 parce que son prédécesseur n'était pas assez performant, non pas en matière environnementale, mais en termes de réalisation d'objectifs commerciaux et de bénéfices. On l'a choisi pour lancer une stratégie. En 2018, VW devait être le premier constructeur mondial avec une production de 10 millions de véhicules et une marge bénéficiaire d'au

verkoopargument. Hoe betrouwbaar is dat systeem?

De Europese Unie zou opeenvolgende tests moeten toepassen, zoals in de Verenigde Staten. De Commissie zal tegen 2017 een test uitwerken waarbij de uitstoot wordt gemeten in reële rijomstandigheden.

Zou ons land niet zo een geloofwaardige test moeten ontwikkelen en het gebruik ervan bepleiten bij de Europese instanties?

De bewustwording van de toxiciteit van NOx en van fijn stof zou de autosector ertoe kunnen aanzetten zijn aanbod echt te wijzigen en voluit te gaan voor schone auto's.

Zullen we bij de Europese Raad pleiten voor de inachtneming van de Euro 6-normen en voor een daadwerkelijke controle van de voertuigen? Zullen we ervoor pleiten komaf te maken met de 'shopping' op het stuk van emissiecertificering? Hoe zal ons land concreet de geloofwaardigheid van de Belgische emissiecertificering waarborgen? Zullen we een lans breken voor betrouwbare tests? Welke initiatieven zullen we opzetten om een snelle overgang naar schone wagens te faciliteren?

Er is nood aan een duidelijke, snelle en geloofwaardige beslissing.

01.16 Marco Van Hees (PTB-GO!): Dit is een ernstige zaak. Deze onthullingen staan haaks op de verklaringen van de Volkswagengroep, die zagezegd een duurzaam, transparant en verantwoord management omarmde.

CEO Martin Winterkorn werd in 2007 aangesteld omdat VW vond dat zijn voorganger de commerciële doelstellingen onvoldoende realiseerde. VW

moins 8 %. À l'époque de sa nomination, VW ne produisait que 5,7 millions de véhicules, soit la moitié de l'objectif, et faisait 1,7 % de marge bénéficiaire, loin des 8 % escomptés.

Sans dire qu'il a totalement atteint ses objectifs en termes de profits et de ventes de voitures, M. Winterkorn a fait des performances inversement proportionnelles aux performances environnementales. En 2013, le groupe a annoncé un bénéfice record de 11,7 milliards d'euros (si VW doit payer, il y a de l'argent, c'est déjà une bonne chose), une rentabilité de plus de 6 % et plus de 9 millions de véhicules vendus. M. Winterkorn a donc pratiquement atteint l'objectif. En tout cas, l'objectif qui était de faire de VW le premier constructeur mondial a été atteint.

Tout cela s'est évidemment fait aux dépens des travailleurs, on le sait, mais aussi aux dépens de l'environnement. Cela a été dit, il suffisait d'une installation très peu coûteuse pour parvenir à respecter les normes imposées par les USA en termes d'émissions. On a préféré installer un logiciel espion moins onéreux.

Il est plutôt inquiétant de constater aujourd'hui que la puissance de l'industrie automobile, ses profits, les dividendes versés aux actionnaires restent prioritaires par rapport à la santé, à la pollution, à la protection de la planète et de ses habitants.

Ce qui est inquiétant, c'est qu'en Europe, comme aux États-Unis, les tests se déroulent en laboratoire à des niveaux de vitesse très faibles. En général, les expériences sur route montrent que les émissions sont trois fois plus importantes que les seuils autorisés. Se pose donc la question des tests en laboratoire.

J'entends les ministres dire qu'il n'y a aucun problème et que les tests en laboratoire n'ont plus lieu. Je veux bien vous croire mais je m'étonne de lire dans *The Guardian* du 24 septembre dernier qu'en coulisses, sous la pression des lobbies des constructeurs, on dit que la France, l'Allemagne et la Grande-Bretagne essaient de retarder le plus possible la réalisation concrète de ces mesures, telle la fin des tests en laboratoire. Qu'en est-il? Avez-vous eu vent de ces informations? La Belgique est-elle résolue à aller à l'encontre de cette volonté de faire traîner les choses en termes de réorganisation des tests?

Par ailleurs, ces tests sont réalisés par les firmes que les constructeurs choisissent. Cela me fait penser aux agences de notation, dont on a tristement connu les conséquences lors de la crise financière. Celui qui doit faire les tests est rétribué. Lorsque les firmes sont payées par les constructeurs eux-mêmes, elles ont évidemment intérêt à produire les résultats que les constructeurs attendent. À cet égard, la volonté est-elle que des firmes totalement indépendantes effectuent ces tests?

Ce qui m'interpelle, c'est le lobbying dont les multinationales se rendent responsables. Rien que pour Volkswagen, ici à Bruxelles, un budget de 3,3 millions d'euros est dégagé chaque année pour entretenir un réseau de 43 lobbyistes. On connaît les effets négatifs importants que ces lobbyistes effectuent pour VW ainsi que pour d'autres multinationales. Dans la mesure où la plupart de ces lobbyistes se trouvent à Bruxelles, n'y aurait-il pas lieu d'envisager

moest in 2018 10 miljoen voertuigen bouwen en 8 procent winst boeken. Afgemeten aan die criteria zijn de prestaties van de heer Winterkorn niet min! In 2013 boekte de groep een recordwinst van 11,7 miljard euro – er is dus geld, voor het geval dat VW moet betalen.

De titel van grootste autobouwer ter wereld werd ten koste van de werknemers en van het milieu verworven.

De uitrusting die nodig was om de normen in de Verenigde Staten na te leven, was helemaal niet duur. VW verkoos echter een goedkopere oplossing met sjemelsoftware.

Het is een onrustwekkende vaststelling dat voor de auto-industrie, de winsten die zij genereert en wat zij aan de aandeelhouders als dividenden uitkeert, nog altijd belangrijker zijn dan het beschermen van deze planeet en haar bewoners.

De tests in kwestie worden uitgevoerd in een laboratoriumomgeving en met een lage snelheid. Uit tests op de weg blijkt dat de emissies drie keer hoger liggen dan toegelaten. In *The Guardian* van 24 september staat dat Frankrijk, Duitsland en Groot-Brittannië de invoering van concrete maatregelen, zoals het verbod op laboratoriumtests, proberen tegen te houden. Wat is daar van aan? Zal België zich verzetten tegen deze tendens om de zaken te laten aanslepen?

De voornoemde tests worden uitgevoerd door firma's die door de constructeurs worden gekozen. Dat doet mij denken aan de ratingbureaus. De door de constructeurs betaalde firma's hebben er uiteraard belang bij de resultaten te produceren die de constructeurs verwachten. Is het de bedoeling om in de toekomst met volledig onafhankelijke firma's

des mesures plus restrictives face leur travail néfaste? Le gouvernement fédéral ne pourrait-il envisager de prendre des mesures drastiques à ce sujet?

Un autre aspect est que le groupe Volkswagen a tenté de faire pression sur les journaux français pour qu'ils arrêtent de relayer les informations relatives au scandale - on se demande comment c'est possible, mais en tout cas, il l'a fait – en menaçant de supprimer des campagnes de publicité pour plusieurs millions, voire plusieurs milliards d'euros. Avez-vous eu connaissance de faits similaires en Belgique? N'y a-t-il pas lieu d'enquêter à cet égard? Quelles pénalités peut-on envisager si des tentatives de censure sont avérées chez nous?

Plus fondamentalement, cette affaire confirme l'échec du mythe du "capitalisme vert", selon lequel le marché pourrait résoudre tous les problèmes environnementaux. Le gouvernement semble assez sensible à cette idée. En tout cas, sa politique tend à le démontrer. Volkswagen constitue une preuve que ce *greenwashing* ne fonctionne pas et que seul le profit compte. D'une certaine manière, c'est la faillite de tous ceux qui pensaient qu'on pouvait compter sur le marché pour sauver la planète.

Je constate que le gouvernement continue à promouvoir une politique qui est davantage favorable à la voiture qu'aux transports publics, dont nous savons pourtant que les conséquences environnementales sont nettement moindres. Ces trente dernières années, au sein de l'Union européenne, on a démonté 600 kilomètres de rail et construit 1 200 kilomètres de route. N'estimez-vous pas que l'affaire VW serait l'occasion rêvée pour revoir la politique environnementale? Je m'adresse en particulier à la ministre Marghem, qui est compétente en ce domaine, mais je pourrais m'adresser tout autant à l'ensemble du gouvernement, y compris à Mme Galant ou à M. le ministre des Finances. Il s'agit de savoir s'il ne faut pas réformer les mécanismes fiscaux qui favorisent encore et toujours les voitures de société et s'il ne faut pas revenir sur votre décision de désinvestir dans le rail à hauteur de 2,1 milliards d'euros sur toute la législature.

Face à un tel scandale environnemental, on se pose la question – même si elle n'est pas directement liée à l'affaire Volkswagen – de notre mobilité, de notre mode de déplacement avec toutes les conséquences pour l'environnement.

Un autre élément interpellant, même si ce n'est pas en Belgique, est le sort du CEO de Volkswagen, M. Winterkorn qui avait un salaire annuel de 13 millions d'euros. Comme punition d'avoir fauté gravement, d'avoir "merdé", comme certains le disent, celui-ci reçoit un parachute doré de 60 millions d'euros.

Même si le quartier général de Volkswagen n'est pas en Belgique, des choses similaires peuvent se passer et se sont d'ailleurs déjà passées chez nous. Je pense notamment à la responsabilité d'une des plus riches familles de Belgique, troisième fortune de Belgique, à savoir la famille Emsens qui a produit l'Eternit pendant des décennies, matériau à base d'amiante qui a fait des milliers de victimes. Je ne crois pas qu'il y ait eu de la part de l'État une action pour des sanctions pénales contre un tel responsable, un dirigeant d'entreprise qui commet des fautes à ce point dommageables pour l'ensemble de

te werken?

Volkswagen trekt voor zijn 43 lobbyisten in Brussel jaarlijks 3,3 miljoen euro uit. Overweegt de federale regering drastische maatregelen tegen dit lobbyen, waarvan men de nefaste gevolgen toch kent en dat zich in aanzienlijke mate hier in ons land afspeelt?

De Volkswagengroep heeft er mee bedreigd reclamecampagnes voor verschillende miljoenen euro in Franse kranten stop te zetten als ze informatie over het schandaal zouden blijven publiceren. Heeft u kennis van soortgelijke feiten in België? Moet dat niet onderzocht worden? Welke sancties zouden er voor dergelijke pogingen tot censuur kunnen worden opgelegd?

Meer fundamenteel bevestigt die affaire het falen van de mythe van het 'groene kapitalisme', dat de regering zo na aan het hart ligt. Nee, de markt kan de milieuproblemen niet oplossen.

De regering blijft een beleid promoten waarbij het autobedrijf bevoordeeld wordt ten opzichte van het openbaar vervoer. Biedt de zaak-VW niet de gedroomde gelegenheid om dat beleid te herzien? Moeten we de fiscale mechanismen die nog steeds gunstiger uitvallen voor de bedrijfswagens niet hervormen? Moeten we de beslissing om 2,1 miljard euro minder in de spoorwegen te investeren niet terugdraaien?

Het speelt zich wel niet af in België, maar het is stuitend dat de heer Winterkorn, die al een jaarsalaris opstreek van 13 miljoen euro, nu voor deze zware fout "gestraft" wordt met een gouden parachute van 60 miljoen euro. In België produceerde de rijke familie Emsens decennialang asbesthoudende materialen, met duizenden slachtoffers tot gevolg.

la société et pour l'environnement.

Au-delà des dommages civils que l'on est en droit d'exiger de Volkswagen et de ses dirigeants, en matière pénale, l'arsenal est-il suffisant? Les initiatives de l'État sont-elles suffisantes? Soyons prévoyants pour demain, au cas où le dirigeant d'un groupe, dont le quartier général serait installé en Belgique, commettrait de telles fautes. Notre dispositif est-il suffisant pour prévoir des sanctions contre un tel dirigeant car il a gravement fauté aux dépens de la population, de la société et de l'environnement? On ne peut écarter ces questions aujourd'hui. Il faut malheureusement des drames pour réfléchir à ce type d'initiatives. Je pense que c'est l'occasion de le faire et que le gouvernement aurait tort de ne pas le faire.

J'en viens à l'emploi. La direction de Volkswagen-Hal a annoncé à ses travailleurs qu'ils devaient se préparer à des temps difficiles. Vous savez également que, outre D'leteren chargée de la distribution, le groupe a aussi une usine à Forest.

La question est de savoir quelles sont les mesures que le gouvernement va prendre pour préserver l'emploi et qui va payer. En effet, en Belgique, on a l'habitude, en particulier dans le secteur automobile, de faire payer, par la collectivité, les aides à l'emploi.

Dans notre pays, le groupe Volkswagen a un centre de coordination depuis 1991. Cela fait donc 25 ans que cette société profite du régime fiscal des centres de coordination et des intérêts notionnels. Cela fait 25 ans qu'elle empoche des millions d'euros. En 2014, ce centre de coordination (Volkswagen Group Services) a déduit 189 millions d'euros d'intérêts notionnels. Et on sait que plein d'autres cadeaux et subsides publics sont accordés au secteur automobile avec des conséquences pas toujours glorieuses. Il n'y a qu'à voir l'état de l'industrie automobile en Belgique et la fermeture de différentes usines.

M. Van Overtveldt a parlé d'une aide de 100 millions qui allait être accordée au groupe, outre les cadeaux fiscaux. Quel est le total de ces aides? Au regard de la faute grave qui vient d'être constatée est-il justifié d'aider Volkswagen aujourd'hui? Qui doit payer? Les travailleurs, en recevant leur C4? L'État, en accordant de nouveaux subsides, de nouveaux cadeaux fiscaux ou d'autres aides d'État? N'est-ce pas plutôt le responsable qu'il faut faire payer? Je rappelle que sur la dernière année le groupe Volkswagen a enregistré un bénéfice de 11 milliards d'euros.

En ce qui concerne les dommages civils que la Belgique est en droit de réclamer au groupe, les réactions des différents ministres sont soit vagues soit inquiétantes. M. Peeters a donné différentes pistes juridiques mais cela reste nébuleux, on ne voit pas très bien où il veut aller. Mme Marghem parle de supposée fraude; donc, pour elle, on imagine qu'il n'y a même pas de dommages à envisager. M. Van Overtveldt dit que les voitures de société ne sont pas concernées. Mme De Block dit qu'on n'est pas sûr de pouvoir mesurer l'impact sur la santé.

On ne sent pas une volonté farouche de dire qu'il y a une responsabilité claire et que l'on va tout faire pour pouvoir déterminer les dommages et les faire payer par le groupe Volkswagen. J'espère

Toen heeft de Staat helemaal niets ondernomen opdat er strafsancties zouden worden opgelegd.

Is het strafrechtelijke arsenaal, los van de burgerlijke schadevergoeding die van Volkswagen en de toplui van het bedrijf kan worden geëist, toereikend om een bedrijfsleider die een zware fout heeft begaan, met schadelijke gevolgen voor de bevolking en het milieu, te sanctioneren?

Ik zal het nu hebben over de werkgelegenheid. De directie van Volkswagen-Halle heeft zijn personeelsleden laten weten dat ze voorbereid moeten zijn op moeilijke tijden. Dan is er nog de Volkswagenfabriek in Vorst en D'leteren, de invoerder en verdeler van Volkswagen in ons land.

Welke maatregelen zal de regering nemen om de werkgelegenheid te vrijwaren? Wie zal een en ander betalen? In België is het doorgaans, en in het bijzonder in de autosector, de gemeenschap die werkgelegenheidsmaatregelen betaalt. Volkswagen beschikt al 25 jaar over een coördinatiecentrum met bijbehorend fiscaal gunstregime in ons land en maakt gebruik van de notionele-interestaf trek. Waartoe hebben die cadeaus en die overheidssubsidies geleid? De toestand van de automobieli ndustrie in ons land en de fabriekssluitingen spreken in dat verband boekdelen.

Minister Van Overtveldt had het over 100 miljoen aan steunmaatregelen. Hoeveel steun werd er in totaal toegekend? Verdient Volkswagen nog wel steun? Is het het personeel dat moet betalen, wanneer het zijn C4 krijgt? Is het de Staat? Is het niet veeleer de verantwoordelijke die moet betalen? De Volkswagengroep rijfde vorig jaar een winst van niet minder dan 11

que le gouvernement ne sera pas fidèle à sa réputation d'ami des riches et des multinationales. J'espère qu'en présence d'une fraude aussi évidente d'une grande multinationale automobile, il la fera payer pour les fautes commises.

miljard binnen.

De juridische mogelijkheden die de heer Peeters met betrekking tot de burgerlijke schade heeft uiteengezet, blijven vaag. Mevrouw Marghem heeft het over een vermoeden van fraude, wat betekent dat er zelfs geen schadevergoeding te overwegen valt. Volgens de heer Van Overtveldt zijn de bedrijfsvoertuigen hier niet bij betrokken. Mevrouw De Block is er niet zeker van dat de impact op de gezondheid kan worden gemeten.

Men staat blijkbaar niet te springen om de schade te berekenen zodat de Volkswagengroep ze kan vergoeden. Nu het overduidelijk is dat er fraude werd gepleegd, hoop ik evenwel dat de regering niet langer de slippendrager van de rijken en de multinationals zal spelen.

01.17 Richard Miller (MR): Mesdames, messieurs les ministres, mon intervention sera assez brève étant donné que notre excellente collègue, Mme Cassart, a exprimé le point de vue de notre groupe.

Je souhaitais prendre la parole pour souligner deux ou trois points. Je m'adresse tout d'abord à notre collègue M. Nollet. Il ne devrait pas toujours se focaliser sur Mme Marghem. Il est meilleur quand il aborde une problématique générale. Je reviendrai d'ailleurs sur certains de ses propos.

J'ai bien écouté ce que Mme la ministre a dit et elle n'est pas tombée des nues, je peux vous l'assurer. Elle a évoqué un élément très intéressant et très important qui a d'ailleurs été abondamment repris par notre collègue M. de Lamotte, à savoir que la fraude a été avérée aux États-Unis et qu'elle n'est pas avérée sur le sol européen tout simplement parce qu'il y a une lacune de la législation européenne en la matière. Ce point-là est vraiment essentiel.

Je veux vous faire part de l'inquiétude et de la déception qui est la mienne par rapport au niveau européen. Je suis un Européen convaincu et je défends le projet européen. Il n'empêche que lorsque l'on voit que depuis 2006, la Conférence européenne des ministres des Transports a souligné qu'il y avait une carence dans la procédure des essais et dans la conception de la réglementation, il convient de supprimer toutes les échappatoires qui ont permis au constructeur d'enregistrer comme réelles des réductions, etc. etc. Depuis 2006! Nous sommes en 2015 et le niveau européen n'a pas pris les mesures nécessaires.

Aujourd'hui – et M. de Lamotte a eu raison de le souligner – un des

01.17 Richard Miller (MR): De redenaarsgave van de heer Nollet komt beter tot haar recht wanneer hij een algemeen probleem aan de kaak stelt dan wanneer hij mevrouw Marghem op de korrel neemt.

De minister heeft een zeer interessant punt aangestipt, waar collega de Lamotte op inhaakte, namelijk dat de fraude niet aan het licht werd gebracht in Europa, omdat de Europese regelgeving op dat stuk lacuneus is.

Sinds 2006 wijst de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer (ECMT) op de tekortkomingen van de testprocedure. Anno 2015 zijn de nodige maatregelen nog altijd niet genomen.

Vandaag wordt een van de grootste autofabrikanten voorbijgestreefd door de Amerikanen, van wie de tegenstanders van TTIP beweren dat ze geen normbesef hebben!

grands constructeurs européens se voit tout à coup rattrapé par ceux qui sont présentés par les opposants au TTIP comme étant des cow-boys, des gens qui n'ont aucun critère, qui n'ont pas de standard, prétendant que toute notre société européenne passera à la trappe si on suit les Américains.

Je puis vous dire que je suis sincèrement heureux qu'une université américaine ait pu pointer le problème et que la fraude ait pu être avérée sur la base de critères présents dans la loi américaine. Cela signifie clairement que l'Europe a failli aux responsabilités qui sont les siennes.

C'est la raison pour laquelle, monsieur Peeters, je répondrai aux propos de notre collègue du PTB. Je suis certain que le gouvernement belge ne prend pas du tout cette question à la légère et que les quatre ministres ici présents n'ont qu'une volonté: apporter la meilleure réponse possible à un problème dont la responsabilité incombe pour une grande part à l'Europe et qui exerce un impact important sur notre économie et nos emplois. Je souhaiterais que cet aspect soit pris en considération. C'est pourquoi, monsieur Peeters, je vous fais vraiment confiance pour diffuser ce discours à l'échelle européenne. Nous voulons des standards clairs et des tests réalisés par des instituts indépendants.

M. Nollet est meilleur quand il aborde la question de manière générale sans se stresser à interroger Mme Marghem, mais il a soulevé un aspect qui doit aussi être pris en considération. Il s'agit de l'obsolescence organisée, qui constitue un véritable problème. Je vais vous faire part d'une anecdote. Voici deux mois, comme je suis fort attentif à mon linge, j'ai acheté un lave-linge. Quand j'ai demandé à la vendeuse si l'appareil allait fonctionner correctement - étant un homme seul, je dois m'occuper moi-même de mes affaires -, elle m'a répondu: "De toute façon, monsieur, on se revoit dans trois ans, parce que cet appareil contient une puce". J'ai été un peu étonné.

Monsieur le ministre, étant donné vos responsabilités, je souhaiterais que ce problème de l'obsolescence programmée soit inscrit à l'ordre du jour.

J'en viens à une réflexion de M. Maingain relative à la possibilité d'une fiscalité sanctionnante. Une fiscalité sanctionnante ne me paraît pas être la bonne réponse. Il faut préserver les aides à la recherche et tout ce qui permet au secteur industriel durable de se développer et de créer de l'emploi chez nous.

Monsieur Van Hees, j'ai bien entendu que vous critiquiez le marché vert, disant: "si on fait confiance au marché pour faire avancer toutes les mesures en matière de protection environnementale, etc." Je comprends bien mais, en l'occurrence, ce n'est pas le marché qui est en cause. C'est bien une fraude qui a été délibérément accomplie par des personnes qui ont posé un acte malhonnête. Ce n'est pas la façon dont le marché s'autorégule qui doit être ici attaquée. Ce que nous allons faire en tant que politiques, c'est mettre en œuvre tous les moyens qui nous permettent de réguler correctement un marché, de façon à ce que l'économie soit au service des citoyens et pas le contraire!

De **voorzitter**: Als laatste spreker staat de heer Calvo ingeschreven. Voor de fractie Ecolo-Groen zijn al

Dat de fraude werd aangetoond met Amerikaanse normen als uitgangspunt betekent dat Europa gefaald heeft.

Ik ben er zeker van dat de vier hier aanwezige ministers dit probleem, waarvoor Europa verantwoordelijk is en dat op onze economie en onze werkgelegenheid weegt, zo goed mogelijk willen oplossen. We pleiten voor duidelijke normen en tests door onafhankelijke instituten.

De geprogrammeerde veroudering, waar de heer Nollet het over had, vormt een echt probleem, en ik zou dan ook willen dat die kwestie op de agenda wordt gezet.

Een straffeffing is niet de geschikte oplossing. Men moet de onderzoekssteun behouden en de ontwikkeling van de duurzame industrieactiviteiten blijven bevorderen.

In tegenstelling tot de heer Van Hees vind ik niet dat de markt iets te verwijten valt. Het gaat hier immers over fraude die werd gepleegd door personen die gesjoemeld hebben. Als politici zullen we alle middelen aanwenden om de markt correct te reguleren, opdat de economie ten dienste zou staan van de burgers en niet omgekeerd!

meerdere sprekers aan het woord geweest, dus ik reken op een uiteenzetting met een toegevoegde waarde.

Mijnheer Calvo, u bent de vijfde spreker voor Ecolo-Groen.

01.18 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik zal het kort houden, complementair aan de vragen die onze collega's voor de verschillende commissies hebben ingediend.

Eerst wil ik de collega's bedanken voor hun uiteenzettingen, niet alleen de collega's van mijn fractie, maar van alle fracties zowel van de meerderheid als van de oppositie. Die verschillende uiteenzettingen hebben volgens mij aangetoond dat er in het Parlement een zeer groot draagvlak bestaat om met dit item aan de slag te gaan.

Geachte leden van de regering, ik hoop dan ook vurig dat het breed parlementair draagvlak u zal aanzetten tot een minder afwachtende houding, zodat de afwachtende houding van de voorbije twee weken definitief tot het verleden behoort.

Mijnheer Peeters, ik heb met veel aandacht kennis genomen van de verschillende onderzoeken die ondertussen opgestart zijn, maar ik heb ook uw eerste verklaringen gehoord, waarin u erg ongelukkig hebt gecommuniceerd en waarschuwde tegen actievoeren, gelet op de tewerkstelling. Dat vond ik een zeer ongelukkige communicatie, niet omdat ik het belang van die tewerkstelling in vraag stel, maar wel omdat net de werknemers van Volkswagen de eerste slachtoffers zijn in dit verhaal. Zij moeten namelijk aan hun families en aan de samenleving in het algemeen uitleggen dat zij helaas ook bedrogen werden door hun leidinggevend. Ik vind het dus jammer dat u bij het begin van deze zaak twijfel hebt gezaaid over de positie van de federale regering. Die twijfel moet naar mijn mening definitief de wereld uit, zeker als u merkt dat er een parlementair draagvlak bestaat voor acties.

Idem wat u betreft, mevrouw De Block. Uiteraard kunt u vandaag niet tot op de komma berekenen hoeveel de schade bedraagt op het vlak van de volksgezondheid, maar die schade staat buiten kijf. Als u onze uitgestoken hand aanvaardt en een strafklacht indient, dan zal die zelfs beter becijferd en bestudeerd worden. Laat het draagvlak in deze commissie alstublieft een start zijn voor een assertieve federale regering die heel duidelijk dat bedrog in ons land afwijst, niet in ons land, niet met ons leefmilieu en niet met onze consumenten. Dat is mijn eerste punt.

Ik kom tot mijn tweede punt.

Verschillende collega's hebben er terecht op gewezen dat wij de problematiek best voldoende breed bekijken, bijvoorbeeld door ons niet alleen te focussen op Volkswagen, maar door alle nodige onderzoeken en evaluaties uit te voeren. Mijnheer Peeters, ik wil u uitnodigen om het misschien nog iets breder te bekijken. Collega Miller heeft al terecht verwezen naar de problematiek van de ingebouwde veroudering. Vrijdag zijn wij onrechtstreeks met elkaar in dialoog getreden over de energielabels en daarbij doet zich eigenlijk een soortgelijk probleem voor, want opnieuw worden milieubewuste consumenten bedrogen. Zij denken dat zij een goede ijskast en goede

01.18 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Ce débat fait naître une vaste adhésion parlementaire, espérons qu'elle incitera ce gouvernement à faire preuve de plus de dynamisme. Je déplore la mise en garde initiale de M. Peeters contre d'éventuelles actions. Il brandit l'argument de l'emploi, or les travailleurs de Volkswagen sont précisément les premières victimes de cette tricherie.

Pour l'instant, il est évidemment impossible pour la ministre De Block d'évaluer avec précision les dommages en matière de santé publique, mais ils sont incontestables et une plainte pénale permettra de les évaluer plus précisément encore. Le gouvernement ne doit laisser planer aucun doute quant au caractère inacceptable de cette fraude qui porte atteinte à notre pays, à notre environnement et à nos consommateurs.

J'appelle le ministre Peeters à élargir suffisamment son approche du dossier. M. Miller a déjà fait référence au problème de l'obsolescence programmée.

J'encourage le ministre Peeters à profiter du scandale du "dieselgate" pour œuvrer en faveur d'une information environnementale honnête, tout comme la crise de la dioxine fut un déclencheur dans le domaine de l'amélioration de la sécurité alimentaire. Je ne songe pas simplement à des tests mais également à une régulation plus indépendante.

Pour éviter que les trois commissions réunies aujourd'hui pour discuter de ce dossier soient débordées, Groen demande que le "dieselgate" puisse faire l'objet d'une commission de suivi

wasmachine kopen, maar uiteindelijk blijken zij een kat in een zak te hebben aangekocht.

Mijnheer de minister Peeters, ik nodig u uit om die problematiek open te trekken en om van deze zaak een momentum te maken. De dioxinecrisis was een momentum voor onze voedselveiligheid, dieselgate moet een momentum zijn voor eerlijke milieu-informatie voor de consument. En dat moet meer zijn dan meer testen uitvoeren, zoals u hebt aangekondigd voor de energielabels; het moet eigenlijk een stap zijn naar een onafhankelijker regulering, want die zelfregulering heeft niet gewerkt. Ik heb minder grote problemen met de marktwerking dan de heer Van Hees, al meen ik wel dat het belangrijk is om onafhankelijke scheidsrechters, onafhankelijke controleurs aan te duiden.

Ten derde, en dit is een oproep aan de collega's, er is veel engagement rond dit dossier in het Parlement. Het is goed dat op onze vraag is ingegaan om deze commissie samen te roepen, maar wij moeten iets fijner en beter doen. Ook om te vermijden dat de commissies van mevrouw Gerkens, de heer Delizée en de heer Van Rompuy worden opgeslorpt door deze problematiek die onvermijdelijk opvolging zal krijgen en die ook verdient, is onze fractie de mening toegedaan dat deze dieselgate een specifieke opvolgingscommissie verdient.

Collega Nollet heeft al een suggestie gedaan. Het is logisch dat wij *TestAankoop* horen, het is logisch dat wij D'leteren horen, het is zelfs logisch dat wij de top van Volkswagen naar dit Parlement proberen te halen om opvolging te geven. Het zou beter zijn om dat te doen in een specifieke opvolgingscommissie, dan dit te laten verzuipen in de verschillende commissies en eventueel praktische problemen te kennen door telkens opnieuw deze drie commissies te moeten samenroepen. Dat voorstel wil ik opnieuw formuleren, onze fractie heeft dat ook gedaan in de Conferentie van voorzitters. Wij hopen dat straks ook te kunnen bekijken bij de regeling van de werkzaamheden.

De **voorzitter**: Ik dank de leden voor hun tussenkomsten.

Après l'intervention de M. Miller, le gouvernement a-t-il encore des éléments complémentaires à fournir? Les réponses sont peut-être déjà données.

Je me tourne donc vers le gouvernement. Des considérations ont été émises et des questions ont été posées aux quatre ministres.

01.19 Minister **Kris Peeters**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik wil nogmaals vier algemene punten duidelijk onderstrepen. Ik heb uit de uiteenzettingen opgemaakt dat die punten moeten worden herhaald.

Ten eerste, deze VW-gate wordt zeer ernstig genomen door de federale regering en door al mijn collega's hier aanwezig wiens bevoegdheden daar rechtstreeks bij betrokken zijn. Mijnheer Calvo, uw perceptie is dus niet juist. Wij nemen niet alleen het luik fraude zeer ernstig, maar ook de discussie omtrent de testen. Wij zullen verdere stappen zetten wat betreft de verschillende bevoegdheden — Volksgezondheid, Leefmilieu, Fiscaliteit en Energie. Iets heel ernstig nemen betekent echter ook dat men niet wild om zich heenslaat en geen verklaringen aflegt zonder over de noodzakelijke informatie te beschikken om met kennis van zaken te kunnen reageren.

spécifique, ne serait-ce que pour pouvoir auditionner certaines organisations et entreprises. J'espère que nous pourrions en discuter tout à l'heure au moment d'élaborer l'ordre des travaux.

01.19 **Kris Peeters**, ministre: Le gouvernement fédéral prend le "dieselgate" très au sérieux en ce qui concerne non seulement la fraude, mais également la question des tests. Nous prendrons des mesures supplémentaires dans le cadre de nos compétences respectives, à savoir la Santé publique, l'Environnement, la Fiscalité et l'Énergie.

Prendre un problème très au

Ten tweede, zoals collega De Block al heeft gezegd, zullen wij dat op een gecoördineerde manier doen, en niet alleen in de federale regering. Er zal een interministeriële conferentie plaatsvinden met de collega's op regionaal niveau, om er zeker van te zijn dat wij, eens wij ons op Europees niveau begeven, wij dat na maximale consultatie doen. Iedereen heeft de bevoegdheden die hij heeft op federaal en het regionaal niveau. Die bevoegdheden moeten worden gerespecteerd, maar het is aangewezen dat wanneer er juridische of andere stappen worden gezet, dit in afstemming op en in overeenstemming met elkaar gebeurt.

Collega Kitir, u hebt verwezen naar Vlaams minister Schauvliege. Ik heb de notulen van de commissievergadering van gisteren. Zij heeft gezegd dat er een raadsman zal worden aangesteld die zal onderzoeken welke stappen er gezet kunnen worden. Wat de FOD Economie betreft, zijn er al juristen actief. Wij moeten dit op een gecoördineerde wijze aanpakken, zeker als wij de discussie voortzetten op Europees niveau.

Ten derde, zoals een aantal collega's al heeft gezegd, dit is een zeer spijtig en zeer ernstig dossier inzake fraude. Wij moeten dat aangrijpen om een aantal zaken te versnellen. Het is een opportuniteit om de debatten over mobiliteit, leefmilieu en volksgezondheid te versnellen. Ik heb het over het mobiliteitsbudget gehad, maar ook andere dossiers, zoals de vergroening, kunnen dankzij deze zaak in een stroomversnelling geraken op regionaal, federaal en Europees niveau.

Ik kom dan tot het laatste punt.

Beaucoup de questions ont été posées sur le plan d'action. Aujourd'hui, 7 octobre, j'ai été informé de ce que le Groupe VW allait envoyer un plan d'action au gouvernement allemand. Wij hebben nog geen kennis van dat actieplan.

Het is natuurlijk heel belangrijk om te weten te komen hoe de VW-groep zich verder zal organiseren. Het enige wat de mensen van D'leteren mij hebben gezegd, is dat de VW-groep zeer goed weet dat zij in de fout zijn gegaan en dat zij maximale inspanningen moeten leveren ten aanzien van hun klanten en van de consument. Wat die inspanning juist inhoudt, dat weet ik niet.

Mevrouw Kitir, u stelde een vraag over de doorverkoop van wagens die met dit probleem zijn behept. Ik meen dat wij op dat vlak eerst moeten weten wat er in het actieplan zit en hoe daarop zal worden gereageerd. Ik heb heel duidelijk begrepen dat dit actieplan in Duitsland met de Duitse regering wordt besproken. Op basis van dat actieplan zal men vervolgens bekijken wat men in België zal doen.

Als wij op de hoogte zijn van wat er op het vlak van de consumenten staat te gebeuren, zullen wij exact weten wat er precies kan en zal gebeuren. Het is nu dan ook enigszins voorbarig om te spreken over schade. Er is mogelijk sprake van schade, maar het valt volgens mij nog af te wachten wat de VW-groep en D'leteren exact zullen zeggen.

sérieux ne signifie cependant pas qu'il faille monter immédiatement sur ses grands chevaux et faire toutes sortes de déclarations sans disposer d'informations complètes. Nous voulons coordonner notre réaction. Nous organiserons une conférence interministérielle avec l'échelon régional dans le but de pouvoir défendre une position unanime face à l'Europe.

La ministre flamande, Mme Schauvliege, a déclaré hier qu'un conseil serait désigné pour déterminer les mesures à prendre. Les juristes du SPF Économie étudient également la question. Nous devons agir de manière coordonnée, surtout si la discussion doit se poursuivre au niveau européen.

Il convient de prendre à bras-le-corps ce dossier de fraude très important, pour stimuler les débats sur la mobilité, l'environnement et la santé publique aux niveaux régional, fédéral et européen. Nous pourrions alors aborder les thèmes du budget mobilité et de l'écologisation, entre autres.

Vandaag heb ik vernomen dat de VW-groep de Duitse regering een actieplan zou bezorgen.

Nous ne connaissons pas encore la teneur du plan d'action. D'leteren m'a dit que Volkswagen fera un maximum d'efforts à l'égard des clients. Quant à savoir ce que ces efforts impliquent précisément, je l'ignore.

S'agissant de la valeur de revente des véhicules, nous devons également attendre de savoir ce que prévoit le plan d'action. Il est prématuré de parler dès à présent de préjudices éventuels.

Monsieur Nollet, vous avez soulevé quelques points très intéressants. Je n'ai pas encore lu l'article dans *Le Soir*.

Cependant, nous avons pris contact avec Febiac pour lui demander si cela concernait uniquement VW ou si d'autres marques étaient concernées. On nous a répondu ne pas disposer d'informations telles que celles que vous avez lues.

Het is echter wel duidelijk dat wij die zaak opvolgen. Wij zullen informatie inwinnen om na te gaan of het probleem groter is dan bij de VW-groep alleen. De informatie die we voorlopig hebben gaat ervan uit dat dit zo is.

Vous avez lancé cinq propositions. Je vais les examiner. Certaines l'ont déjà été, notamment en ce qui concerne le dégât et le test indépendant. Je veux évidemment chercher des solutions adéquates pour les consommateurs et pour nous tous.

Ik zal alleen de antwoorden voor mijn bevoegdheid geven. Mijnheer Van den Bergh, u hebt naar het actieplan gevraagd. Wij hebben daar nog geen weet van. Normaal gezien zou het vanmiddag aan de Duitse regering worden bezorgd.

Madame Cassart-Mailleux, vous avez posé la même question. Pour l'instant, nous ne sommes pas au courant du contenu du plan d'action que VW a envoyé au gouvernement allemand.

Mijnheer Wollants, u hebt gezegd dat wij er op de lange termijn gebruik van moeten maken. Dat is een heel terechte opmerking en bezorgdheid. Er is een probleem op korte termijn. Laat ons ook de lange termijn aanpakken en de problematiek ruimer bekijken. U hebt onder andere ook biodiesel genoemd. Ik ben het daar ook volledig mee eens.

Monsieur le président, vous avez souligné l'importance de l'emploi.

Ik heb begrepen dat hier verschillende stellingen worden ingenomen met betrekking tot de werkgelegenheid. Mijnheer Calvo, het gaat toch om 8 600 mensen die rechtstreeks worden geïsoleerd. Ik maak mij daar zorgen over. Ik wil niet zonder informatie claims lanceren, waardoor de werknemers van D'leteren, Audi en andere bedrijven zich nog meer zorgen zullen maken. Dat wil niet zeggen dat wij laks of niet-doortastend zouden optreden. Met kennis van zaken handelen is iets anders dan niet handelen, onzorgvuldig handelen of laks handelen. Daar hebt u een verkeerde conclusie getrokken.

Het is wel juist dat er een vertrouwensbreuk is die VW zo snel mogelijk moet herstellen. Heel de sector heeft een probleem. Het is zelfs ruimer dan dat; u hebt terecht verwezen naar de problematiek van de energielabels. Dat behoort tot de bevoegdheid van mijn collega.

Wij hebben contact opgenomen met FEBIAC en gevraagd of er nog andere automerken behalve VW gesjoemeld hebben. FEBIAC beschikt niet over de informatie die u heeft gelezen.

Nous recuillerons des informations pour vérifier si le problème dépasse le seul cas de Volkswagen. Nous partons provisoirement du principe que tel est bien le cas.

Ik zal uw vijf voorstellen bestuderen. Ik wil dat er adequate oplossingen worden gevonden voor de consumenten.

Le plan d'action devrait en principe être transmis au gouvernement allemand cet après-midi.

Mevrouw Cassart-Mailleux, wij weten niet wat er in het actieplan staat dat Volkswagen de Duitse regering zal voorleggen.

L'observation de M. Wollants est pertinente. Nous sommes confrontés aujourd'hui à un problème de court terme mais nous devons aussi en profiter à long terme pour élargir l'analyse. De plus, je suis parfaitement d'accord pour dire qu'il faut aussi examiner l'option du biodiesel.

U onderstreepte ook het belang van de werkgelegenheid.

Je suis inquiet pour l'emploi. Même si je ne dispose pas encore d'informations suffisantes pour faire des déclarations à ce sujet, nous ne ferons preuve d'aucun laxisme et nous n'hésiterons pas à prendre des mesures fermes.

La confiance est rompue et nous devons la rétablir le plus vite possible. L'ensemble du secteur est lésé actuellement. Si les consommateurs ne peuvent plus se fier aux étiquettes ni aux informations fournies par les

Vanuit consumentenzaken kunnen we alleen inspecteren en controleren, maar er is een fundamenteel probleem wanneer de consument niet meer kan vertrouwen op etiketten en informatie die de fabrikant of producent moet aanbrengen op het product. Vanaf het moment dat die consument denkt dat er niets correct is, is in de eerste instantie de consument belazerd maar is ook de producent of fabrikant niet goed bezig. Hij kan dan niet op een geloofwaardige manier zijn producten op de markt brengen. Daarom geloof ik dat ook de fabrikanten en producenten er alle belang bij hebben om op de energielabels de juiste informatie weer te geven en om de testen behoorlijk te doen, anders zal de consument zijn producten niet meer kopen.

Mijnheer de voorzitter, ik denk dat ik alle vragen die aan mij zijn gesteld, heb beantwoord. De collega's zullen een en ander zeker vervolledigen. Mocht ik toch iets hebben overgeslagen, dan kom ik daarop graag nog terug.

01.20 Minister **Johan Van Overtveldt**: Mijnheer de voorzitter, naar het goede voorbeeld van collega Peeters zou ik mijn antwoord op de opmerkingen over fiscaliteit in het dieselgatedossier ook in vier punten willen samenvatten.

Eerst en vooral ga ik in op de geleden schade. Op welke manier schade ook wordt benaderd of gedefinieerd, als men in fiscaliteit over schade spreekt, dan spreekt men over concrete euro's, anders heeft het absoluut geen zin. Ik herhaal wat ik in mijn inleidende uiteenzetting heb gezegd. Om dat te kunnen bepalen, moeten wij weten waarover wij praten in termen van divergentie van CO₂ en moeten wij dat heel nauwkeurig kunnen concretiseren. Dat kan vandaag nog niet. Dus kan ik helaas op fiscaal vlak op dit moment geen concrete acties ondernemen. Ik herhaal wederom dat het enkel concrete, in euro uitgedrukte acties zijn die eventueel kunnen bijdragen aan "schadereparatie".

Ten tweede, ik blijf uiteraard ten volle achter de fiscale tolerantie staan. Burgers die zo'n wagen hebben aangeschaft in de verwachting dat het om dat bepaald type wagen ging met die bepaalde kenmerken op het vlak van CO₂-uitstoot, zijn belazerd. Dat is duidelijk. Hoe de situatie ook verder evolueert en hoe groot de orde van de CO₂-afwijking ook wordt vastgelegd, het kan niet zijn dat er iets op de burgers wordt verhaald. Wat ik aanvankelijk heb verwoord als fiscale tolerantie, blijft onverkort van kracht.

Ten derde, verschillende leden hebben verwezen naar het hulppakket voor Audi voor de mogelijke nieuwe investering in Vorst.

Daaromtrent wil ik drie dingen zeggen.

Ten eerste, het gaat niet over een speciaal voor Audi Vorst geboetseerd programma. Het gaat, zowel wat betreft de regionale tegemoetkomingen als de federale tegemoetkomingen op sociaal en fiscaal vlak, bijna uitsluitend over de toepassing van bestaande ingrepen, maatregelen en mechanismen. Het is dus absoluut niet zo dat er een pakket van 130 miljoen werd geboetseerd specifiek voor Audi. Dat is niet aan de orde. Het gaat om de toepassing van bestaande regels.

constructeurs, un problème fondamental se pose. Les producteurs ont tout intérêt à indiquer des informations exactes sur les labels énergétiques et à effectuer les tests correctement.

01.20 **Johan Van Overtveldt**, ministre: Dans le domaine de la fiscalité, quand on parle de préjudice, on parle d'euros et de rien d'autre. Afin de pouvoir évaluer ce préjudice en euros, nous devons savoir exactement de quoi nous parlons en termes d'écarts sur le plan des émissions de CO₂. Tant que nous ne pourrions pas procéder à cette évaluation, je ne pourrai entreprendre aucune démarche sur le plan fiscal. Je persiste à défendre le principe de la tolérance fiscale car les citoyens qui ont acheté un tel véhicule ont été grugés. Dès lors, quel que soit l'importance de l'écart de CO₂, pas question de leur demander réparation à eux.

En ce qui concerne les aides publiques accordées à Audi dans la perspective d'un éventuel nouvel investissement à Forest, je tiens à dire qu'il ne s'agit pas d'un programme configuré spécifiquement pour Audi Forest. Dans ce dossier, il y a certaines règles à respecter, pas plus, pas moins.

De plus, il s'agit d'un investissement dans un prototype de véhicule électrique d'Audi, ce qui constitue tout de même une initiative recommandable, respectueuse de l'environnement et écologique. Sur le plan du

Ten tweede, het gaat om een investering van Audi voor wat het prototype elektrische wagen zou moeten uitmaken. Wanneer wij het dus hier vandaag vaak hebben gehad over ecologie en zorg voor het milieu, welnu, dan gaat het hier bij uitstek over een investering die absoluut zeer aanbevelenswaardig, zeer lovenswaardig, zeer fijn is. Als wij die investering naar België kunnen halen; hebben wij niet alleen iets waarmee wij ecologisch kunnen uitpakken, maar ook op het vlak van technologisch ontwikkeling. Elektrische wagens zijn behoorlijk verschillend van bestaande wagens. Dergelijke investering kan op haar beurt andere investeringen aantrekken die in dezelfde richting gaan en op het vlak van milieuvriendelijkheid ook hun verdiensten hebben. Het zal afwachten blijven of wij er inderdaad in slagen die investering naar hier te halen.

Ten derde, het gaat over ruim 8 000 jobs. Dat is en blijft voor iedereen die een beetje verantwoordelijkheid draagt of wilt dragen, een zeer belangrijke bekommernis. Om al die redenen lijkt het mij toch wel bijzonder nuttig om te bekijken hoe ver we kunnen gaan en welk pakket we precies op tafel kunnen leggen, om de investering van Audi naar België te halen.

Tenslotte, ga ik volledig akkoord met al hetgeen collega Peeters zopas zei, dat voor een groot stuk niet over fiscaliteit gaat, maar indirect relevantie in dat verband heeft.

01.21 Marie-Christine Marghem, ministre: Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vous remercie pour vos interventions.

Je comprends l'émoi suscité par l'allocution que j'ai utilisée en fin d'intervention en disant que la fraude du groupe Volkswagen était une fraude supposée à ce stade. J'avais autre chose en tête. Il y a un fait évident qui s'est produit, qui a été découvert aux États-Unis et qui a été commis par un auteur qui est poursuivi aux États-Unis, selon la logique des règles existant sur ce territoire et qui concerne principalement la non-déclaration d'un logiciel, une exigence qui n'existe pas chez nous.

Chez nous, c'est l'Allemagne qui a homologué. C'est donc l'Allemagne qui est responsable et qui doit prouver qu'il y a bien un logiciel d'invalidation du test et que celui-ci est illégal.

Pourquoi dis-je cela? Parce que tout ce que nous pourrions faire a posteriori dépendra de la qualité et de la précision de ce qui va être découvert dans le cadre de l'enquête ouverte en Allemagne et de ce que nous découvrirons également sur d'autres territoires européens.

La grande précision et la grande fermeté sont sœurs, c'est-à-dire que pour obtenir une régularisation, un dédommagement et une amodiation de ce qui s'est passé et qui est condamnable, il faut nécessairement savoir précisément quelles sont les règles qui ont été enfreintes et si elles peuvent être combattues soit au niveau pénal et réglementaire, soit au niveau civil. Là, il y a deux ordres de réparation.

Je vais commencer par le niveau pénal et réglementaire. Si des sanctions pénales existent, elles s'appliquent. Or a priori, toutes nos règles découlent de directives européennes. La directive 715/2007 engendre des obligations sur notre territoire et c'est ce niveau qu'il

développement technologique également, l'intérêt pour notre pays est réel. L'investissement pourrait aussi attirer d'autres investissements dans notre pays. S'ajoute à cela que 8 000 emplois sont en jeu, ce qui reste tout de même un sujet de préoccupation important.

01.21 Minister **Marie-Christine Marghem**: Ik begrijp de ophef die is ontstaan omdat ik van een "veronderstelde" fraude had gewaagd. Er is sprake van een onmiskenbaar feit waarvoor de dader in de Verenigde Staten volgens de vigerende regels wordt vervolgd: het niet melden van ingebouwde software, een eis die bij ons niet bestaat. Duitsland, dat de typegoedkeuring verleende voor die voertuigen, moet nu bewijzen dat die voertuigen inderdaad beschikten over software om de tests te omzeilen, en dat die software onwettig is. Wat daarbij uit de bus zal komen, zal bepalend zijn voor de stappen wij vervolgens zullen doen. Om een regularisering of schadevergoeding te verkrijgen moeten we precies weten welke voorschriften er met voeten werden getreden en wat we op strafrechtelijk, reglementair of burgerrechtelijk vlak kunnen ondernemen.

Als er strafsancities bestaan, zullen ze worden toegepast. De Europese richtlijn waaruit

faut regarder.

Le niveau civil s'apparente à la garantie des vices cachés, c'est-à-dire qu'il y a tromperie commerciale et le fournisseur est garant à l'égard de la personne à qui il fournit l'objet, des vices qui ne sont pas apparents au moment où il le lui fournit. Cela entraîne une chaîne de réactions qui peuvent se traduire par des actions en justice mais qui se limitent à des dommages civils.

Dans ce contexte, alors que l'auteur n'est manifestement pas logé sur notre territoire et que tous les travailleurs de VW en Belgique ne sont pas à pointer parce qu'ils auraient eu l'intention frauduleuse de faire ce qui a été fait, il est évidemment normal, dans le chef de l'entreprise VW – elle l'a bien fait et certains l'ont relevé – d'être transparente, d'agir immédiatement pour essayer de réparer le plus rapidement possible ce qui a été fait. Mais on ne peut pas le faire dans n'importe quelles conditions.

C'est pour ça que tout le monde attend aujourd'hui la réaction de l'État allemand qui, en tant qu'autorité d'homologation, doit dire exactement ce qui a été enfreint, pour pouvoir agir adéquatement et ne pas prendre des mesures inappropriées.

Le dernier élément concerne les actions en responsabilité. Toutes les conséquences de cette tromperie commerciale sur la qualité de l'air, du non-respect par exemple par notre pays, de ses obligations internationales en matière de qualité de l'air ou éventuellement de diminution des gaz à effet de serre, peuvent entraîner des actions en responsabilité. La faute est assez facile à établir. Le lien causal est un peu plus difficile à établir en ce qui concerne les maladies ou le non-respect de nos obligations et le dommage aussi.

Cela concerne le passé. Dès lors, dans vos interventions et dans les nôtres, on sent vraiment qu'il y a une volonté de prendre en compte cette situation pour accélérer les processus.

Je réponds maintenant à une question posée très précisément par le président de la commission au sujet de ce que la Belgique veut faire au niveau européen. Il y a eu hier une réunion du comité technique au niveau européen et on a exigé au niveau belge la mise en œuvre du processus dès 2017. Concernant l'environnement, on a demandé à ce que le nouveau test et la manipulation supposée des résultats d'essai soient mis à l'ordre du jour du Conseil Environnement du 26 octobre.

Une DGE se tiendra prochainement afin de préparer la position belge, qui se veut évidemment ambitieuse et exigeante en la matière. C'est inacceptable; nous ne voulons pas vivre dans un monde où, pour des raisons de performance et de vente, pour des raisons bassement commerciales, nous sommes trompés sur les biens de consommation que l'on nous vend. Il faut donc lutter âprement pour obtenir des tests qui nous permettent de savoir exactement ce qu'il en est - surtout compte tenu de tous les impacts sur la qualité de l'air - des biens de consommation que nous achetons.

Je le répète, on ne peut pas se fonder, comme l'a dit Maggie, sur autre chose que des éléments scientifiques pour réagir. Chris a dit également qu'il fallait agir en pleine connaissance de cause. C'était

verplichtingen op ons grondgebied voortvloeiend, moet tegen het licht worden gehouden. Op burgerrechtelijk vlak geldt ook het stelsel van de verborgen gebreken: de leverancier staat borg voor gebreken die niet zichtbaar zijn op het moment dat het goed geleverd wordt. Het staat dus aan VW om onverwijld te trachten het gebrek te herstellen.

Tot slot zijn er de aansprakelijkheidsvorderingen die zouden kunnen worden ingesteld omdat dat commerciële gesjoemel een impact kan hebben op het nakomen van onze verplichtingen op het stuk van de luchtkwaliteit en van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Er is de fout, het oorzakelijke verband – dat moeilijker vast te stellen is – en de schade.

Gisteren eiste ons land op de vergadering van het technische comité dat het proces zou worden versneld en in 2017 ten uitvoer zou worden gelegd. We vroegen voorts dat de nieuwe test en de manipulatie van de testresultaten op de agenda van de Raad Milieu zouden worden gezet. We willen niet leven in een wereld waarin men ons om verachtelijke commerciële redenen voorliegt over de goederen die men ons verkoopt. Er moeten tests komen op grond waarvan we kunnen weten wat we kopen.

We moeten krachtadig maar met kennis van zaken optreden. Het zijn de verantwoordelijken die voor de schade moeten opdraaien, niet diegenen die er het slachtoffer van zijn.

tout ce que je voulais dire dans l'allocution que j'ai utilisée. Donc, sur les intentions, nous sommes tous d'accord d'agir très fermement au niveau européen et également sur le territoire belge en étant également nuancé à l'égard des responsables. Ce sont les responsables qui doivent dédommager et pas ceux qui ont subi cette fraude.

01.22 **Minister Maggie De Block:** De vraag die wij, alsook meerdere leden, hebben gesteld is: wat is het effect van deze fraude op de volksgezondheid? Om op die vraag te antwoorden, moeten we weten welke extra hoeveelheid stikstofoxide in onze lucht is terechtgekomen. Om dat te meten, moeten wij de som maken, vermits de metingen gebeuren op het niveau van de Gewesten. Daar rijst een probleem, want er is blijkbaar nog geen afspraak tussen alle Gewesten over de methodiek of de parameters om deze hoeveelheid te meten. Daarom heb ik ook gezegd, mevrouw Kitir, dat wij voorzichtig moeten zijn met definitieve uitspraken. Dit wordt allemaal besproken en zal misschien tot een versnelling lijden tijdens de besprekingen in het kader van het Nationaal Actieplan Milieu en Gezondheid. Ook daar is meer overleg nodig tussen de Gewesten om dit allemaal in kaart te brengen en dan de extrapolatie te kunnen doen naar de mogelijk schadelijke gevolgen voor de volksgezondheid.

Er werd ook gevraagd of op de EPSCO-vergadering daarover werd gesproken, maar de impact op volksgezondheid door fraude verloopt hier via de luchtverontreiniging en komt, zoals minister Marghem heeft gezegd, dus op de Raad Milieu van eind oktober.

Dan was er ook de vraag welke maatregelen zullen worden genomen ter bescherming van het leefmilieu. Ook dat is een exclusieve bevoegdheid van de Gewesten en dus moeten wij via de interministeriële conferentie beslissen wie wat gaat doen.

Als laatste, mijnheer Calvo, u vraagt mij met uw fractie, eerst in de pers en dan hier, om een strafklacht in te dienen. Ik vraag mij af wat u belet om dat zelf te doen. Elke burger kan een strafklacht indienen. Als u dat een heel goed idee vindt, begin er dan aan en zeg niet dat een ander het moet doen.

Le président: On verra s'il y a une demande de réponse pour fait personnel! Je pense que nous avons eu ici les réponses du gouvernement complémentaires à l'intervention de M. Miller. Certains intervenants souhaitent encore réagir. Il s'agit de MM. Nollet, Calvo, Van Hees et M. de Lamotte.

01.23 **Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen):** Monsieur le président, je voudrais d'abord remercier mon collègue, M. Miller, pour son intervention, pour les réponses qu'il a pu amener, sa clarification de la situation et pour l'intérêt qu'il porte à ce problème qui va un jour ou l'autre nous revenir. J'invite le ministre, cela figure dans les cinq propositions et il a dit qu'il allait y travailler, à anticiper cette dimension de l'obsolescence organisée, au-delà de votre petite aventure avec la vendeuse de lave-linge.

De manière plus sérieuse, il ne faut pas tourner autour du pot. On a vraiment l'impression qu'il y a une volonté d'être distant, d'être prudent par rapport à ce qui est un véritable scandale. Je m'explique. Tout à l'heure, la question était: la fraude est-elle déjà reconnue ou est-elle encore présumée? Dans le document de M. Peeters, les choses sont très claires. Je me réfère à ce document-là, même si on essaie de

01.22 **Maggie De Block, ministre:** Pour pouvoir répondre à la question relative à l'impact en matière de santé publique, nous devons connaître la quantité supplémentaire d'oxyde d'azote qui s'est retrouvée dans l'air. Nous devons additionner les chiffres des Régions, qui ne sont pas même d'accord sur la méthode. Il serait donc prématuré de faire des déclarations à caractère définitif.

On a également demandé si ce dossier a été débattu dans le cadre de la réunion EPSCO, mais l'impact sur la santé publique est lié à la pollution atmosphérique et sera donc examiné lors du prochain Conseil Environnement fin octobre.

Quant aux mesures qui seront prises dans le cadre de la protection de l'environnement, elles relèvent exclusivement des compétences régionales.

M. Calvo me demander de porter plainte au pénal. Je suggère qu'il le fasse lui-même.

01.23 **Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen):** Ik stel vast dat men nogal op de vlakte blijft ten aanzien van wat een groot schandaal is. De Volkswagengroep heeft erkend dat er sprake is van manipulatie, ten minste daarover moeten we het eens zijn.

Ik stel voor dat we een lijst opstellen van de hoorzittingen die we willen organiseren. Is het echt nodig dat de drie bevoegde commissies samen vergaderen? Kunnen de commissievoorzitters

faire toute une construction juridique – je ne vais citer personne, sauf M. Miller.

Le groupe Volkswagen admet la manipulation. Cette manipulation concerne aussi nos citoyens ayant acheté des voitures en Belgique. Nous pouvons nous battre sur beaucoup de choses, avoir beaucoup de divergences, mais soyons au moins clairs là-dessus. M. Peeters a raison quand il dit que cette manipulation est admise, non seulement aux États-Unis, mais aussi chez nous.

Je voudrais maintenant me tourner vers l'avenir. C'est le premier débat. Les choses sont encore en cours. Je me retourne vers les présidents concernés. En Conférence des présidents, nous étions intervenus pour demander ce débat, mais aussi pour ne pas se contenter d'une prise de position ou d'une prise de température. Des demandes d'auditions ont été formulées. J'aimerais que nous puissions en dresser la liste en fin de réunion et déterminer comment nous travaillerons ensuite. Faut-il absolument que les trois commissions se réunissent ou chacune reprend-elle sa part de compétence? Les présidents pourraient-ils nous faire une proposition en fin de réunion?

Monsieur Peeters, je vais vous donner l'article concerné afin que vous ayez l'occasion de le lire. Cela vaut vraiment la peine. Dire qu'aujourd'hui, le problème se limite à Volkswagen, c'est ne pas prendre en considération le témoignage d'Yves Toussaint. Je vous invite à rapidement élargir la réflexion aux autres entreprises concernées dans le secteur de l'automobile ainsi qu'aux autres secteurs.

Un dernier élément n'a pas obtenu de réponse de votre part. Vous dites que vous allez analyser les cinq points. Nous y reviendrons lors de la prochaine réunion. Pouvons-nous toutefois avoir la garantie aujourd'hui, via le contact que vous avez eu avec le patron de D'leteren, que les propriétaires verront leur voiture mise à jour sans entraîner le moindre frais pour eux? Pouvez-vous nous le confirmer? Le ministre Peeters fait oui de la tête mais cela vaudrait la peine que cela figure au compte rendu car le non-verbal n'est pas repris.

Le **président**: La langue des signes n'est pas traduite dans le compte rendu.

01.24 **Kris Peeters**, ministre: Monsieur le président, j'ai bien compris que le plan d'action prévoira une action pour les clients. Si elle est gratuite ou non, je l'ignore mais quelque chose sera fait. C'est prévu dans le plan d'action. D'leteren et VW Group ont bien compris qu'il était nécessaire pour leurs clients de résoudre la problématique de façon adéquate.

01.25 **Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Si j'entends bien, il n'est pas sûr que ce sera gratuit. Le consommateur devra-t-il payer de sa poche?

01.26 **Kris Peeters**, ministre: Je ne peux pas confirmer que ce sera gratuit mais j'ai l'impression que ce sera le cas. Mais il ne me revient pas de dire que ce sera gratuit.

in dat verband een voorstel formuleren?

Mijnheer Peeters, ik bezorg u het artikel. Wie zegt dat het probleem zich tot Volkswagen beperkt, schuift de getuigenis van Yves Toussaint terzijde. Ik nodig u uit het debat te verruimen tot de andere betrokken bedrijven.

Zullen de desbetreffende Volkswagens worden aangepast, zonder kosten voor de eigenaars? Minister Peeters knikt van ja, maar niet-verbale communicatie wordt niet opgenomen in het verslag...

01.24 **Minister Kris Peeters**: D'leteren en Volkswagen Group beseften goed genoeg dat deze kwestie om een gepaste oplossing vroeg. Hun plan van aanpak zal voorzien in een actie naar de klanten toe, maar ik weet niet of die gratis zal zijn.

01.26 **Kris Peeters**, minister: Ik heb de indruk van wel.

01.27 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Ma question était pourtant simple. Vous avez rencontré le patron de D'Ieteren.

01.28 Kris Peeters, ministre: Il a été clairement dit qu'il fallait attendre le plan d'action qui comprend des éléments très spécifiques quant à la résolution de cette problématique pour les clients. Il a été dit que des choses seraient faites pour les clients. Je ne dispose pas de l'information quant à savoir si ce sera totalement gratuit ou pas. Si ce n'est pas gratuit, c'est un autre problème. En tant que ministre responsable pour la Protection des consommateurs, je suis convaincu que quelque chose sera fait. Qu'est-ce qui sera fait spécifiquement? Ce n'est pas encore clair. Quels seront les coûts, etc.? Cela n'a pas encore été bien calculé et il n'a pas été dit que tout serait pris en charge.

01.29 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Je ne peux que vous inviter à mettre cela au clair le plus rapidement possible, du moins sur ce volet car cet engagement a été pris. En effet, lors de l'interview de ce week-end, il a été dit: "Tous les véhicules seront remis en conformité. Nous devons, en tant qu'importateurs, prendre nos responsabilités pour rétablir la confiance". J'en ai déduit qu'aucun coût ne devrait être supporté par le propriétaire d'une voiture.

01.30 Kris Peeters, ministre: Nous pouvons procéder aux vérifications nécessaires.

01.31 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Oui, le mieux, c'est de vérifier et de communiquer l'information à large échelle. Entre-temps, je vous transmettrai l'article.

Le **président**: Nous prenons bonne note de cette remarque. Elle figurera au rapport.

01.32 Michel de Lamotte (cdH): Madame la ministre de l'Environnement, ce qui nous intéresse ici, c'est la dimension environnementale des choses et le fait de savoir si, effectivement, lors du prochain Conseil européen – vous avez évoqué la date du 26 octobre – il y aura une plaidoirie pour le RDE et donc, la mise en place des tests. Comment allez-vous faire? Eu égard aux tests qui seront organisés, il faudra voir si les voitures sur le marché sont effectivement dans les normes. Par ailleurs, que fait-on actuellement pour l'homologation des tests en Belgique? Dans le court terme, ne serait-il pas opportun de mettre en place immédiatement quelque chose pour que le produit qui est sur le marché corresponde à ce qu'il doit être dans la norme?

01.33 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur Peeters, je suis d'accord avec vous quand vous dites que le VW gate va être l'opportunité pour changer fondamentalement les choses. Cela signifie d'abord remettre en cause ce dogme du "marché bienfaisant", qui est malheureusement partagé par beaucoup de familles politiques. Ensuite, cela suppose de remettre en cause ce que j'appellerais le "règne de Tout-en-camion et Tous-en-voiture", qui est

01.28 Kris Peeters, minister: Als minister van Consumenten ben ik er zeker van dat er iets zal worden gedaan. Er werd nog geen precieze raming van de kosten gemaakt. Evenmin is er bevestigd dat alle kosten ten laste zullen worden genomen.

01.29 Jean-Marc Nollet (Ecolo-Groen): Ik kan u alleen maar met aandrang verzoeken snel klaarheid te scheppen op dat punt, want in het interview van vorig weekend werd gezegd dat alle betrokken voertuigen zouden worden opgespoord en dat de frauduleuze software zou worden vervangen. Ik leid daaruit af dat de eigenaars niets zouden moeten betalen.

01.30 Minister Kris Peeters: Wij kunnen de nodige verificaties doen.

01.32 Michel de Lamotte (cdH): Zal er op de volgende bijeenkomst van de Europese Raad gepleit worden voor RDE-tests en de implementatie van deze tests? Hoe verloopt de homologatie van de tests nu in België? Hoe kan men er op korte termijn voor zorgen dat het op de markt gebrachte product conform de normen is?

01.33 Marco Van Hees (PTB-GO!): Dit schandaal biedt de gelegenheid om het voor bepaalde kwesties over een heel andere boeg te gooien. Dat houdt in dat de dogma's van de zaligmakende markt en de prioriteit van de auto

soutenu au détriment des transports publics. Il faut oser remettre cette conception en question.

Quand j'entends M. Van Overtveldt justifier les aides publiques au secteur automobile en prétendant que cela va favoriser la voiture électrique, dont il laisse sous-entendre qu'elle serait une manière écologique de se déplacer, je signale qu'il faut d'abord voir comment l'électricité est produite. Or nous savons que le gouvernement a décidé de prolonger les centrales nucléaires. Nous pouvons donc dire que les voitures électriques sont des véhicules nucléaires. Ensuite, vous faites valoir les emplois hypothétiques qu'elles pourraient créer. Je mets cela en balance avec les suppressions d'emplois non hypothétiques, elles, dans les chemins de fer et les transports publics. Vous mettez en place une politique de désinvestissement dans des secteurs plus écologiques telle qu'elle supprimera des postes de travail. Vous défendez l'hypothétique contre le réel.

Cette affaire est l'occasion de remettre en cause ces politiques gouvernementales.

S'agissant de la réponse de Mme Marghem, je n'ai pas entendu ce qui allait être accompli sur le plan pénal. Vous avez simplement dit qu'il fallait savoir si cela contrevient aux directives européennes. Par ailleurs, pour les actions en responsabilité, vous estimez que seule la faute est facile à établir, tandis que les dommages sont difficiles à fixer. Cela ne montre-t-il pas qu'il conviendrait de revoir la manière d'élaborer les pénalités lorsque éclatent de graves affaires de tromperie, commises à vaste échelle par des multinationales?

Si on voit qu'il est si difficile d'évaluer le dommage, il y a peut-être d'autres façons de pénaliser ces sociétés. Il ne faut pas simplement s'en remettre aux règles habituelles du droit commun.

01.34 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Mijnheer de vicepremier, ik wil u bedanken omdat u, samen met ons en heel wat collega's, hebt aangegeven dat u deze situatie wilt aangrijpen als een momentum. Daar zijn wij het dan alvast over eens. Ons voorstel om te werken met een specifieke opvolgingscommissie zou ook voor u, als minister van Economie en Consumenten, een goed idee kunnen zijn, om zo samen de kracht te kunnen ontwikkelen die een dergelijk dossier vereist.

Ons pleidooi voor een actieve en assertieve federale regering is uiteraard geen pleidooi voor gekkenwerk, overhaast werk of onzorgvuldig werk, maar wel om er geen enkel misverstand over te laten bestaan wat de positie is van deze federale regering. Daarbij blijf ik op mijn honger.

Mevrouw De Block, u hebt mij met uw laatste opmerking ook wat in verwarring gebracht. Het is mij namelijk niet helemaal duidelijk of uw suggestie aan mij en onze fractie om zelf een klacht in te dienen een ernstige suggestie is dan wel een uitsmijter of een mopje à la Maggie, een soort humor die ik meestal wel weet te appreciëren. Het was mij echter niet helemaal duidelijk.

01.35 Minister **Maggie De Block**: Dat is een welgemeende suggestie. U vindt dat blijkbaar een goed idee. U denkt dat dit een beter resultaat zou hebben. Elke burger kan een strafklacht indienen.

ten nadele van het openbaar vervoer ter discussie worden gesteld. De heer Van Overtveldt prijst de ecologische troeven van de elektrische auto; het is echter nog maar de vraag op welke manier de verbruikte elektriciteit wordt geproduceerd! Men verwijst naar het aantal gecreëerde banen, maar bij de spoorwegen en de andere maatschappijen voor openbaar vervoer zullen er dan weer banen worden geschrappt.

Mevrouw Marghem, over welke mogelijkheden op strafrechtelijk gebied beschikt men eigenlijk? Wat aansprakelijkheidsvoorwaarden betreft, zegt u dat het makkelijker is om de fout aan te tonen dan de daaruit voortvloeiende schade te bepalen. Als het moeilijk is om de schade te ramen, dan zou het sanctiebeleid voor bedrog op grote schaal door multinationals moeten worden herzien.

Er zijn misschien nog andere manieren om die bedrijven te straffen dan via de gewone gemeenrechtelijke procedures.

01.34 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Notre proposition d'agir par le biais d'une commission de suivi spécifique pourrait également constituer une bonne idée pour le ministre de l'Économie et des Consommateurs. Pour le surplus, notre plaidoyer en faveur d'une action déterminée et résolue du gouvernement fédéral n'est pas un plaidoyer en faveur d'une action irréfléchie, bâclée et imprudente. Je n'ai par ailleurs pas compris si l'idée de porter moi-même plainte constitue une suggestion sérieuse ou une plaisanterie.

01.35 **Maggie De Block**, ministre: C'est une suggestion bien intentionnée.

Dus ik zeg: doe het dan zelf.

01.36 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Ik had eerder gehoopt dat het een humoristische uitsmijter was. Als het een welgemeende suggestie is, mijnheer Peeters, dan moet u toch begrijpen dat ik het moeilijk heb om de positie van deze regering te begrijpen.

Mevrouw De Block, het is zo dat iedereen een strafklacht kan indienen, maar niet iedereen is minister van Volksgezondheid. De mensen die zich vandaag zorgen maken over de impact op het vlak van milieu en gezondheid zijn niet in de eerste plaats geïnteresseerd in de juridische plannen van de Ecolo-Groenfractie. Zij zijn in de eerste plaats ook niet geholpen met een individuele klacht van iemand die met een dergelijke auto rijdt of er een gekocht heeft. Zij zijn geïnteresseerd in uw standpunt, zij vragen zich af of de minister van Volksgezondheid iets met die klachten zal doen.

De meerkosten die er onvermijdelijk zijn bij het RIZIV voor onze ziekteverzekering is uw verantwoordelijkheid. Daar kunt u iets mee doen. Daar kan ik niets mee doen, daar kan onze fractie niets mee doen. U bent daarvoor verantwoordelijk. Als dat geen grappige, laconieke, humoristische uitsmijter is, maak ik mij zorgen. Dan zaait u op die manier verwarring over de positie van de regering, mevrouw De Block. U hoeft nog niet te zeggen wat het hele juridische argumentarium van een eventuele strafklacht zal zijn, maar u kunt vandaag als minister van Volksgezondheid wel zeggen dat u, gelet op de schade en de meerkosten bij de ziekteverzekering, uw verantwoordelijkheid neemt.

Ik hoop dat die principiële keuze al gemaakt is en dat zou u heel duidelijk moeten maken in deze commissie in de plaats van te zeggen dat ik een klacht moest indienen. Ik vond het ook grappig toen ik nog dacht dat het een grap was, maar als dat een concrete, welgemeende suggestie is maak ik mij daar grote zorgen over. Dan ondergraaft u de positie die de heer Peeters in zijn interventie heeft proberen te scheppen.

01.37 Minister Maggie De Block: Mijnheer Calvo, ik heb niet gezien of u hier al was toen ik mijn uiteenzetting deed. Ik heb wel gezegd dat ik dit ernstig neem en dat de gevolgen voor de volksgezondheid onderzocht moeten worden.

In elk geval, ik ben niet zoals u van oordeel dat het beter zou verlopen via een strafklacht. Ik heb ook recht op mijn mening daarover. Ik heb mij daarover laten adviseren, en het lijkt mij niet de juiste weg.

De juiste weg, heb ik u gezegd, verloopt via overleg. Zowel de federale Staat en de Gewesten als Europa moeten bekijken hoe wij allemaal kunnen samenwerken om voor dit probleem een oplossing te bieden. Dat zal niet met terugwerkende kracht kunnen voor de gevolgen die er geweest zijn voor de volksgezondheid. Die zullen er zijn, die wagens worden nu uit de omloop genomen, maar wij moeten erop toezien dat dit in de toekomst vermeden kan worden.

Ik neem het dus wel ernstig. U moet dus geen beschouwing wijden aan wat humor is. Daarover zijn wij het duidelijk niet eens. Het maakt toch niets uit, daar gaat deze commissie niet over. Het gaat erom of een strafklacht indienen de juiste manier is. U meent van wel. Dan

01.36 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): J'avais espéré que c'était un trait d'humour. Il est en effet exact que tout un chacun peut tenter une action au pénal, mais tout un chacun n'est pas ministre de la Santé publique. Et si les propos de la ministre constituent vraiment une touche finale amusante, laconique et humoristique, elle vide de sa substance la position que M. Peeters a tenté d'esquisser dans son intervention.

01.37 Maggie De Block, ministre: À l'adresse de M. Calvo – pour autant qu'il ait raté mon exposé de tout à l'heure – je dirai que cette affaire est bel et bien sérieuse à mes yeux et que ses conséquences en matière de santé publique doivent être examinées. À titre personnel, je pense que la concertation, et non une action au pénal, constitue la bonne voie. L'État fédéral, les Régions et l'Europe doivent examiner comment ils peuvent, conjointement, résoudre ce problème et éviter qu'il ne se repose à l'avenir.

zeg ik: doe het! Ik meen van niet, dus ik doe het niet, zo eenvoudig is het.

01.38 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Wij zijn het eens over humor en over wat humor is. Alleen zijn wij het niet eens over uw suggestie. Ik dacht dat het om een humoristische uitspraak ging.

Het enige dat ik van u verwacht, mevrouw De Block, is dat u zegt dat u juridische stappen wilt ondernemen om de schade op het vlak van milieu en gezondheid, en de meerkost in de ziekteverzekering, te verhalen. Dit lijkt mij ook in het belang van de geloofwaardigheid van onze werkzaamheden van vandaag. Wilt u die duidelijkheid scheppen?

U mag van mij zeggen dat u over een juridische nota beschikt waaruit blijkt dat een strafklacht niet de aangewezen manier van handelen is. Ik heb daar alle respect voor. U moet echter duidelijk zijn over de vraag of u die stap al dan niet wilt zetten en juridische procedures wilt opstarten inzake milieu en gezondheid, en de eventuele meerkost in de ziekteverzekering.

01.39 Minister Maggie De Block: Mijnheer Calvo, het is duidelijk dat u hier nog niet was toen ik mijn uiteenzetting heb gegeven. Daarom moet u nu uw nummertje opvoeren.

Ik ken uw streken al: u komt binnen en begint een nummertje op te voeren, tijdens de bisronde, waarbij u zich allerlei bedenkingen maakt. Als u de nodige beleefdheid zou hebben en dit zo belangrijk zou vinden, dan raad ik u aan om van bij het begin de werkzaamheden bij te wonen zodat u onze standpunten kunt vernemen.

01.40 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Ik heb het begin van de commissie niet helemaal kunnen volgen. Dit is blijkbaar een dermate moeilijke vraag dat u er niet op wilt antwoorden. Ik heb u vandaag niet horen zeggen dat u de juridische stappen wilt zetten die wij vragen.

U hebt daarnet zelf gezegd, tijdens wat u als een bisronde beschouwt terwijl het volgens mij over een ernstig deel van het parlementair werk ging, dat u meent dat dit niet met terugwerkende kracht kan worden verhaald. U lijkt dit dus nu al uit te sluiten. U lijkt zelfs al uit te sluiten dat u iets kunt doen aan de schade die in het verleden werd toegebracht en aan de meerkost die deze in het verleden heeft teweeggebracht met betrekking tot de ziekteverzekering.

Le **président:** Monsieur Calvo, peut-on conclure? Nous n'allons pas faire un dialogue sans fin!

01.41 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Monsieur le président, la seule question qui reste ouverte est la suivante: la ministre de la Santé juge-t-elle utile d'entreprendre des démarches juridiques?

De **voorzitter:** Ik heb het verstaan! Ik heb ook het antwoord verstaan!

01.42 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Zult u dat niet doen, mevrouw De Block?

01.38 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Je pensais que cette suggestion constituait un trait d'humour. J'attends uniquement de la ministre qu'elle envisage d'intenter une action en justice pour récupérer les dommages sur le plan de la santé publique et de l'environnement.

01.39 Maggie De Block, ministre: Je commence à connaître le modus operandi de M. Calvo. Lors du "tour de table bis", il se livre à son petit numéro. S'il accorde une telle importance à ce dossier, il devrait avoir la politesse – et je le lui recommande – d'être présent dès le début des réunions. Il aurait ainsi pu prendre connaissance de mon point de vue.

01.40 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Ma question est manifestement trop difficile pour que la ministre puisse y répondre. Tout à l'heure, pendant ce que la ministre qualifie de "tour de table bis" alors que nous nous livrons ici à du travail parlementaire sérieux, elle a déclaré que ces dommages ne pouvaient être indemnisés avec effet rétroactif. Elle semble donc déjà exclure toute initiative.

01.41 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): Acht de minister van Volksgezondheid het nuttig juridische stappen te doen?

01.42 Kristof Calvo (Ecolo-Groen): La ministre De Block

intentera-t-elle une action en justice, oui ou non?

01.43 **Minister Maggie De Block:** Ik ga niet over één nacht ijs.

01.43 **Maggie De Block,** ministre: Je ne le ferai en tout cas pas à la légère.

01.44 **Kristof Calvo** (Ecolo-Groen): Dat klinkt al veel beter. Indien u dat wil doen en dat wil onderzoeken, is dat prima. Daarnet hebt u daarover echter verwarring laten bestaan. Het is veel beter dat u een procedure lanceert dan dat wij dat zouden doen. Waarvoor dank.

01.44 **Kristof Calvo** (Ecolo-Groen): Voilà qui sonne déjà beaucoup mieux. Je me félicite d'entendre qu'elle fera examiner la possibilité de prendre une initiative.

Le **président:** Monsieur Calvo, je vous remercie.

Chers collègues, je pense que nous pouvons clôturer nos travaux. Il me semble que "l'affaire" a été examinée sous tous les angles. Chacun a pu exprimer sa sensibilité, poser ses questions. Un certain nombre d'informations ont été échangées et, à cet égard, je voudrais remercier à la fois les quatre ministres qui se sont rendus disponibles pour cet échange de vues et les collègues qui sont intervenus.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Pour ce qui est du suivi, il doit se passer à deux niveaux. Il y a, d'une part, les décisions à prendre au niveau de la Conférence des présidents. De fait, la réunion commune d'aujourd'hui est le résultat d'une décision de la Conférence des présidents. C'est à ce niveau-là qu'il faut faire toute proposition utile en la matière. D'autre part, il y a le suivi dans chaque commission, ce qui est la thèse que je proposerais à titre personnel car les sujets sont très différents entre les questions de santé publique, de fiscalité et celles liées au consommateur. Ces questions relèvent de commissions différentes. Je pense qu'il était utile aujourd'hui d'avoir un échange de vues global sur le dossier. Il appartient maintenant à chaque commission de définir quel suivi elle veut donner.

Wat de opvolging van een en ander betreft, komt het de Conferentie van voorzitters toe de nodige beslissingen te nemen, en elke commissie moet de materies opvolgen waarvoor ze bevoegd is.

Je prends l'exemple de la commission de l'Économie. Demain à l'ordre du jour, nous entendrons toutes les propositions relatives à l'ordre des travaux. De même dans d'autres commissions. Soit un groupe fait une proposition en Conférence des présidents si elle concerne plusieurs commissions, soit chaque commission essaye d'assurer le suivi adéquat.

Monsieur Nollet, en ce qui concerne la commission de l'Économie, d'autres demandes sont faites dans d'autres secteurs. Il conviendra donc de dresser le calendrier des priorités des demandes, car celles-ci s'accumulent.

01.45 **Jean-Marc Nollet** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, hier en Conférence des présidents, nous avons déjà abordé la question du suivi et il avait été stipulé que la commission devait également organiser son propre suivi par rapport à ce qui y a été dit.

Le **président:** Vous voulez dire la commission commune? Je pense que le mieux serait d'interroger à nouveau la Conférence des présidents sur le suivi à réserver. La réunion de commission touche à sa fin; nous ne sommes plus très nombreux par rapport au nombre global des commissaires des trois commissions. Il importe de se tourner vers la Conférence des présidents pour le tronc commun.

Néanmoins, un suivi par commission, par thème, me paraît également adéquat. À cet égard, les propositions peuvent être soumises dans chaque commission.

01.46 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Monsieur le président, pour qu'on comprenne bien, je voudrais ajouter que pour pouvoir agir et prendre des décisions dans une commission mixte, il faut atteindre le quorum de présences dans les trois commissions cumulées. Il faudra revenir sur ce point et l'intégrer dans notre façon de travailler.

Le **président**: Ceci dit la même chose mais avec d'autres mots. J'espère que le message est bien passé.

La séance est levée.

*La réunion publique de commission est levée à 17.32 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.32 uur.*