

**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2011-2012**



**5-145COM**

**Commission des Finances et des  
Affaires économiques**

**Mardi 24 avril 2012**

**Séance de l'après-midi**

**Annales**

**Handelingen**

**Commissie voor de Financiën  
en voor de Economische  
Aangelegenheden**

**Dinsdag 24 april 2012**

**Namiddagvergadering**

**5-145COM**

**Gewone Zitting 2011-2012**

**Belgische Senaat**

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)

#### Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:  
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

**Sommaire****Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de Mme Christie Morreale au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les ampoules à incandescence» (n° 5-1980).....5</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les difficultés relatives à un permis pour Uplace Machelen» (n° 5-1994).....7</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la réduction du nombre de contrôles de camions» (n° 5-1999) .....8</p> <p>Demande d'explications de M. Karl Vanlouwe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les vols de Bruxelles vers l'aéroport illégal d'Ercan dans la partie nord de Chypre» (n° 5-2061).....11</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «une possible augmentation de la puissance maximale des vélos électriques» (n° 5-2081).....13</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la disparition de dirigeants belges à la tête d'Electrabel» (n° 5-2106) .....15</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les normes de sécurité optimales pour les voyages en autocar» (n° 5-2117).....15</p> <p>Demande d'explications de Mme Christie Morreale à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'impact des semences enrobées sur les colonies d'abeilles» (n° 5-2128) .....17</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord et à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur «des mutuelles qui fausseraient la concurrence» (n° 5-2111) .....20</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «les actions de la SABAM à l'encontre de la lecture à voix haute dans les bibliothèques» (n° 5-2158) .....22</p>	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Christie Morreale aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de gloeilampen» (nr. 5-1980).....5</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de moeilijkheden met een vergunning voor Uplace Machelen» (nr. 5-1994) .....7</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verminderd aantal controles op vrachtwagens» (nr. 5-1999).....8</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Karl Vanlouwe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de vluchten vanuit Brussel naar de illegale Ercanluchthaven in noordelijk Cyprus» (nr. 5-2061).....11</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de mogelijke verhoging van het maximumvermogen van elektrische fietsen» (nr. 5-2081).....13</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verdwijnen van Belgische topmensen aan het hoofd van Electrabel» (nr. 5-2106) .....15</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de optimale veiligheidsvoorschriften voor busreizen» (nr. 5-2117) .....15</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Christie Morreale aan de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de impact van gecoat zaad op de bijenkolonies» (nr. 5-2128).....17</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Tommelein aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee en aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over «de concurrentievervalsing van bepaalde mutualiteiten» (nr. 5-2111) .....20</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de acties van SABAM tegenover voorleesuurtsjes in bibliotheken» (nr. 5-2158) .....22</p>
--	--

Demande d'explications de Mme Christie Morreale au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «la tarification des jeux par SMS et des SMS non désirés» (n° 5-2126) .....26

Vraag om uitleg van mevrouw Christie Morreale aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de tarieven van sms-spelletjes en van ongewenste sms-berichten» (nr. 5-2126) .....26

**Présidence de M. Frank Boogaerts***(La séance est ouverte à 14 h 15.)***Demande d'explications de Mme Christie Morreale au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les ampoules à incandescence» (n° 5-1980)**

**Mme Christie Morreale (PS).** – La législation européenne en matière d'éco-conception prévoit de retirer du marché toutes les ampoules à incandescence en 2012. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2009, cette interdiction progressive a eu pour but de donner aux consommateurs l'occasion de s'adapter aux alternatives, notamment par l'utilisation d'ampoules économiques.

Le caractère écologique de ces ampoules a été, à maintes reprises, controversé en raison de leur teneur en mercure et de leurs émissions de champs électromagnétiques et de rayons ultraviolets, augmentant ainsi le risque de développer un cancer de la peau pour les personnes à peau sensible et celles atteintes d'affections cutanées. Certaines ampoules sont munies d'une protection supplémentaire qui suffit à arrêter une grande partie des rayons UV, mais peu de consommateurs connaissent cette alternative.

Des mesures ont été prises lors de la révision du 8 juin 2011 de l'annexe technique à une directive relative à la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques. La directive européenne prévoit l'abaissement de la teneur en mercure dans les lampes fluorescentes compactes de 5 mg à 2,5 mg au 31 décembre 2012. La teneur autorisée actuellement est de 3,5 mg. Or de nombreuses ampoules dites «fast start» détiennent encore une quantité supérieure à celle autorisée – 4,6 mg pour des ampoules de 11 watts. Cependant, de nombreuses ampoules économiques produites aujourd'hui ne détiennent plus de mercure, ce qui implique simplement une plus longue durée d'allumage.

Pouvez-vous nous dire si le délai d'interdiction des ampoules à incandescence sera bien respecté ? Seront-elles bien retirées du commerce d'ici fin 2012 ?

Qu'en est-il d'un contrôle d'inspection sur la commercialisation des lampes fluorescentes à teneur en mercure supérieure à celle autorisée ? En vue des efforts à fournir en matière environnementale, ne serait-il pas envisageable d'interdire progressivement en Belgique, à l'horizon 2020, la fabrication et la commercialisation des ampoules à basse consommation d'énergie détenant du mercure ?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – En ce qui concerne le respect des délais relatifs à l'interdiction des ampoules à incandescence dans les commerces, d'une part, l'interdiction progressive des ampoules à incandescence est couverte par le règlement 244/2009 mettant en œuvre la directive du parlement 2005/32/CE. Celle-ci établit le cadre juridique qui permet

**Voorzitter: de heer Frank Boogaerts***(De vergadering wordt geopend om 14.15 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Christie Morreale aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de gloeilampen» (nr. 5-1980)**

**Mevrouw Christie Morreale (PS).** – De Europese wetgeving op het vlak van ecodesign bepaalt dat in 2012 alle gloeilampen van de markt moeten zijn gehaald. De geleidelijke invoering van het verbod sinds 1 september 2009 had tot doel de consumenten de gelegenheid te geven zich aan te passen aan alternatieven, in het bijzonder het gebruik van spaarlampen.

*De ecologische verdiensten van spaarlampen werden herhaaldelijk aangevochten omdat spaarlampen kwik bevatten en elektromagnetische velden en ultraviolette straling uitzenden, waardoor het risico op huidkanker voor mensen met een gevoelige huid en met huidaanandoeningen verhoogt. Sommige lampen hebben een bijkomende bescherming die een groot deel van de ultraviolette straling tegenhoudt, maar weinig consumenten zijn daarvan op de hoogte.*

*Er werden maatregelen genomen bij de herziening van 8 juni 2011 van de technische bijlage van een richtlijn betreffende de beperking van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen in elektrische en elektronische apparatuur. De Europese richtlijn schrijft de verlaging voor van het kwikgehalte in compacte fluorescentielampen van 5 naar 2,5 mg op 31 december 2012. Het huidige toegelaten gehalte bedraagt nu 3,5 mg. Veel zogenaamde fast start-lampen hebben nog een gehalte dat hoger is dan toegelaten – 4,6 mg per lamp van 11 watt. Vele spaarlampen die vandaag worden geproduceerd bevatten echter geen kwik meer, met als gevolg dat het langer duurt voor de lamp licht geeft.*

*Zal de ingangstermijn van het verbod op gloeilampen worden nageleefd? Zullen gloeilampen tegen eind 2012 van de markt worden gehaald?*

*Hoe staat het met een controle op het op de markt brengen van fluorescentielampen met een hoger dan toegelaten kwikgehalte? Kan met het oog op de inspanningen die moeten worden geleverd ter bescherming van het milieu, niet worden overwogen om tegen 2020 de productie en de verkoop van spaarlampen die kwik bevatten te verbieden?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Wat de naleving van de termijnen inzake het verbod op gloeilampen in de handel betreft, valt het geleidelijke verbod op gloeilampen onder de toepassing van verordening 244/2009 houdende uitvoeringsbepalingen van richtlijn 2005/32/EG van het Europees Parlement en de Raad. Die richtlijn bepaalt het juridische kader aan de hand waarvan verplichtingen

d'imposer des obligations pour la conception écologique des produits liés à l'énergie, notamment les produits d'éclairage. Il s'agit d'obligations minimales à respecter pour pouvoir utiliser la marque CE sans laquelle les produits ne sont pas admis sur le marché européen.

D'autre part, comme des alternatives aux ampoules à incandescence existent, rien n'indique que les délais ne seront pas respectés. Les ampoules de 100 watts et plus ainsi que celles de 75 watts ont déjà été retirées en 2010 et celles de 60 watts l'ont été en 2011, comme prévu. Quant aux ampoules de 40 watts et moins, elles seront retirées du commerce dès septembre 2012.

Quant à votre deuxième question relative aux contrôles d'inspection stricts en matière d'ampoules fluorescentes, afin d'assurer la bonne mise en œuvre de la réglementation relative aux ampoules à usage domestique non dirigé, la Belgique est en train de réaliser une campagne d'inspection sur la base du règlement Ecodesign. Cette campagne permettra de contrôler le bon respect des exigences de fonctionnalité et d'information des lampes économiques, mais aussi l'absence d'ampoules à incandescence de 60 watts et plus dans les magasins, pour des raisons d'efficacité.

De plus, des analyses en laboratoire sont prévues. Elles permettront de vérifier le respect des normes, s'agissant de la quantité de mercure contenue dans les lampes fluorescentes.

J'en viens à une possible interdiction en Belgique des ampoules à basse consommation d'énergie contenant du mercure. À l'heure actuelle, les ampoules CFL – *compact fluorescent lamps* – sont parmi les plus performantes en matière d'efficacité énergétique. Différentes solutions sont actuellement utilisées afin de réduire au maximum les risques liés à l'utilisation du mercure. La quantité de mercure dans les ampoules, régulée par la directive RoHS, devient de plus en plus faible et certains fabricants utilisent de l'amalgame afin de maintenir le mercure sous sa forme solide.

Cette technique présente l'avantage de ne pas dégager de vapeurs toxiques et d'empêcher le mercure de s'échapper en cas de bris d'ampoule.

Des alternatives aux ampoules fluorescentes comme les LED et les ampoules halogènes existent. Cependant, une interdiction progressive n'est pas souhaitable car les ampoules halogènes ne peuvent atteindre le niveau d'efficacité d'une ampoule fluorescente. Quant aux LED, elles ne constituent pas encore une alternative suffisante pour éclairer une pièce.

Pour ces nouvelles technologies d'éclairage, trois paramètres doivent cohabiter : l'efficacité énergétique, le contenu en substances dangereuses et la qualité de la lumière qui peut porter préjudice à la santé. Mon administration suit de très près ce débat et veille au meilleur équilibre entre ces trois composantes, en fonction de l'état des progrès technologiques et de nos connaissances scientifiques.

**Mme Christie Morreale (PS).** – Je vous remercie pour ces éclaircissements, si j'ose dire.

J'étais relativement inquiète car divers fournisseurs avec qui j'avais pu avoir des contacts semblaient croire à une prolongation des ampoules à incandescence. Je me réjouis

*inzake ecodesign van energiegerelateerde producten, in het bijzonder van verlichtingsproducten, kunnen worden opgelegd. Het betreft minimumverplichtingen die moeten worden nageleefd om het CE-label, dat vereist is om producten op de Europese markt te brengen, te mogen gebruiken.*

*Aangezien er alternatieven voor gloeilampen bestaan, wijst niets erop dat de termijnen niet zullen worden gerespecteerd. De gloeilampen van 100 en van 75 watt werden al in 2010 van de markt gehaald en die van 60 watt in 2011, zoals was bepaald. De lampen van 40 watt en minder zullen uit de handel worden gehaald vanaf september 2012.*

*Wat de strenge controles op fluorescentielampen betreft met het oog op de toepassing van de reglementering op niet-gerichte lampen voor huishoudelijk gebruik, is België bezig met een inspectiecampagne op basis van het ecodesignreglement. Met die campagne zal worden gecontroleerd of de vereisten inzake functionaliteit van en informatie over spaarlampen worden nageleefd, maar ook of er geen gloeilampen van 60 watt en meer in de winkels aanwezig zijn.*

*Er worden bovendien laboratoriumonderzoeken gepland. Daardoor zal kunnen worden nagegaan of de normen betreffende het kwikgehalte in fluorescentielampen worden nageleefd.*

*Ik kom tot een mogelijk verbod op spaarlampen die kwik bevatten in België. Vandaag behoren de CFL – compact fluorescent lamps – tot de meest performante op het vlak van energie-efficiëntie. Verschillende oplossingen worden vandaag toegepast om de gevaren verbonden aan het gebruik van kwik zoveel mogelijk te beperken. De hoeveelheid kwik in lampen, die is vastgelegd in de RoHS-richtlijn, wordt steeds lager en sommige fabrikanten gebruiken een kwiklegering om het kwik in zijn vaste vorm te houden.*

*Die techniek heeft het voordeel dat er geen toxische dampen worden verspreid en dat het kwik niet ontsnapt als de lamp breekt.*

*Er bestaan alternatieven voor fluorescentielampen, bijvoorbeeld LED-lampen en halogeenlampen. Een geleidelijk verbod is echter niet wenselijk omdat halogeenlampen niet even efficiënt zijn als fluorescentielampen. De LED-lampen vormen anderzijds nog geen bevredigend alternatief voor de verlichting van een kamer.*

*In verband met die nieuwe verlichtingstechnologieën moet rekening worden gehouden met drie factoren: energetische efficiëntie, gevaarlijke bestanddelen en de lichtkwaliteit, die schadelijk kan zijn voor de gezondheid. Mijn administratie volgt dat debat van zeer nabij en ziet erop toe dat wordt gezocht naar een evenwicht tussen die drie factoren, rekening houdend met de technologische vooruitgang en onze wetenschappelijke kennis.*

**Mevrouw Christie Morreale (PS).** – Ik dank de minister voor die opheldering.

*Ik was ietwat ongerust omdat verschillende leveranciers met wie ik contact had, leken te denken dat er een verlenging van de termijn voor gloeilampen zou komen. Ik ben verheugd dat*

donc de leur suppression à partir de septembre 2012.

Les nouvelles technologies nécessitent souvent des adaptations au fil du temps ; c'est le cas des ampoules économiques, des LED et des panneaux photovoltaïques qui, eux, posent le problème de leur démantèlement et de leur recyclage. Des délais sont donc nécessaires pour rencontrer certains aspects négatifs.

En ce qui concerne le mercure, il convient d'être attentif car selon mes informations, certaines ampoules contiennent encore aujourd'hui des quantités de mercure supérieures aux normes de la directive que vous avez évoquée.

Je sais que l'argent est le nerf de la guerre, mais le contrôle reste important dans ce domaine. Si l'utilisation de mercure solide constitue une amélioration, la suppression totale de cette matière dans les ampoules nous permettra d'atteindre encore mieux nos objectifs sur le plan environnemental.

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les difficultés relatives à un permis pour Uplace Machelen» (n° 5-1994)**

*M. Bert Anciaux (sp.a).* – *J'ai déposé cette demande d'explications voici deux mois. J'aimerais être informé de la situation actuelle. Si j'ai bien compris, Belgocontrol a récemment rendu un avis positif. J'ai dit un jour en commission qu'avec Belgocontrol, on n'a jamais de certitude absolue et je sais par expérience que Belgocontrol peut changer d'avis. C'est manifestement le cas en l'occurrence.*

*Le secrétaire d'État peut-il me communiquer pourquoi l'avis négatif a été transformé en avis positif ? Il y a aussi en effet la vision de la direction générale Transport aérien.*

*Quelle leçon a-t-on tiré du différend avec la Flandre ? Comment éviter à l'avenir de tels malentendus et conflits ? Le conflit a-t-il entre-temps été clarifié ?*

*M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.* – *Concernant le permis de bâtir, Belgocontrol a émis un avis favorable mais a précisé par la suite qu'elle ne s'était prononcée que sur quelques demandes de l'architecte du projet Uplace sans prendre formellement position. Il s'agissait donc plutôt d'une information dans le cadre du traitement du dossier. C'est pourquoi la Flandre n'a jamais demandé d'avis formel à la DGTA. Le ministre Muylers a d'ailleurs déclaré qu'il n'avait pas à s'occuper d'une circulaire fédérale. Heureusement, tous les gouvernements n'adoptent pas ce point de vue sur les circulaires des autres gouvernements.*

*Je ne veux pas susciter la polémique. Je me ne préoccupe que de la sécurité du trafic aérien. C'est la raison pour laquelle nous avons examiné le dossier sans y avoir été formellement invités. Il en va de même pour les objections qui ont motivé l'avis négatif de mon administration. Ces objections ont été communiquées par écrit au ministre Muylers.*

*het verbod vanaf september 2012 ingaat.*

*Nieuwe technologieën vergen vaak aanpassingen in de loop van de tijd. Dat geldt voor de spaarlampen, de LED-lampen en ook voor zonnepanelen, die problemen opleveren bij de ontmanteling en recycling. Er zijn dus termijnen nodig om bepaalde nadelen te ondervangen.*

*In verband met kwik is waakzaamheid geboden. Volgens mijn informatie bevatten sommige lampen nu nog hoeveelheden kwik die hoger zijn dan de normen uit de richtlijn die de minister vermeldde.*

*Ik weet dat winstbejag centraal staat, maar controle blijft belangrijk op dat vlak. Het gebruik van vast kwik is wel een verbetering, maar door kwik in lampen volledig te bannen zouden we nog beter de milieudoelstellingen kunnen halen.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de moeilijkheden met een vergunning voor Uplace Machelen» (nr. 5-1994)**

*De heer Bert Anciaux (sp.a).* – *Ik heb deze vraag twee maanden geleden ingediend. Ik zou graag vernemen wat de stand van zaken is. Naar ik heb begrepen, bracht Belgocontrol onlangs toch een positief advies uit. Ik heb in een commissie ooit gezegd dat men met Belgocontrol nooit helemaal zeker is en uit ervaring weet ik dat Belgocontrol zijn standpunt wel eens durft te wijzigen. Ook hier is dat blijkbaar het geval.*

*Kan de staatssecretaris me meedelen waarom het negatief advies werd omgezet in een positief advies? Er is immers ook de visie van het Directoraat-Generaal Luchtvaart.*

*Wat heeft men geleerd uit het geschil met Vlaanderen en hoe kan men in de toekomst dergelijke misverstanden of conflicten vermijden? Is het conflict overigens inmiddels al uitgeklaard?*

*De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.* – *Wat de bouwvergunning betreft, werd positief advies uitgebracht door Belgacontrol, maar dat verklaarde later dat het om een positieve uitspraak ging over vragen van de architect van het Uplaceproject, evenwel zonder een formeel standpunt in te nemen. Het ging dus veeleer om informatie in het kader van de behandeling van het dossier. Daarenboven heeft Vlaanderen DGLV nooit om een formeel advies gevraagd, aldus zowel Belgocontrol als DGLV. Minister Muylers heeft trouwens verklaard dat hij zich niet met een federale rondzendbrief dient bezig te houden. Gelukkig nemen niet alle regeringen dat standpunt in ten opzichte van rondzendbrieven van andere regeringen.*

*Ik wil helemaal geen aanleiding geven tot ruzie. Ik ben alleen bekommerd om de veiligheid van het luchtvaartverkeer. Daarom hebben we het dossier onderzocht, ondanks het ontbreken van een formele vraag. Dit geldt eveneens voor de bezwaren als gevolg waarvan mijn administratie een negatief*

*Après examen du dossier, il s'avère toutefois que le projet ne pose aucun problème de sécurité. C'est pourquoi nous avons estimé pouvoir formuler un avis positif.*

*Malheureusement, nous y avons consacré beaucoup d'énergie et de palabres pour un maigre résultat.*

*J'ai montré ma bonne foi. Si je prévois qu'il n'y aura pas de problème, je le dis. Répétons-le, mon intention n'était pas de polémiquer, mais de garantir la sécurité de la navigation aérienne.*

*Nous devons absolument arriver à un accord de coopération entre les trois Régions. Je pense à un problème similaire qui s'est posé lorsque la Région bruxelloise a fait construire une tour sans avoir demandé l'avis de la DGTA. Autrement dit, ladite région a enfreint elle aussi la législation fédérale.*

*Par cet accord de coopération, nous pouvons respecter les compétences régionales en matière de permis de bâtir tout en assurant la sécurité de la navigation aérienne. Dans ce but, j'ai soumis une proposition à mes collègues et espère que leur réponse sera positive.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la réduction du nombre de contrôles de camions» (n° 5-1999)**

*M. Bert Anciaux (sp.a). – J'ai lu que les chances qu'un camion fasse l'objet d'un contrôle technique routier sont non seulement très faibles mais qu'elles se réduisent encore. C'est inquiétant, sachant que le trafic des poids lourds ne cesse d'augmenter et que les accidents de la circulation dans lesquels ils sont impliqués peuvent avoir des conséquences terribles pour les voitures et les usagers faibles de la route.*

*L'Institut belge pour la sécurité routière insiste sur le fait que les risques d'une issue fatale sont nettement plus élevés en cas d'accident avec un camion qu'en cas d'accident impliquant des voitures.*

*Les chiffres relatifs à la régression des inspections sont clairs : le nombre de camions contrôlés en 2010 est inférieur à celui de 2008, la différence étant de neuf mille, soit une diminution de 20%. Le SPF le reconnaît ouvertement et la cause est évidente : le nombre de contrôleurs est passé de 80 à 50, soit une diminution de près de 40%! Les contrôleurs encore en place travaillent donc plus que jamais. La fédération des transporteurs routiers a réagi de manière surprenante. Elle espère que la diminution des contrôles ne sera pas compensée par un traitement plus sévère ciblant les camions belges, par exemple sur les chantiers, en laissant en paix les transporteurs étrangers dont le nombre ne cesse d'augmenter.*

*Bien entendu, la police contrôle aussi le transport de marchandises par camion mais les chiffres à ce sujet ne sont*

*advies heeft uitgebracht. Die bezwaren werden schriftelijk aan minister Muyters meegedeeld.*

*Na onderzoek van het dossier blijkt het project evenwel niet tot veiligheidsproblemen te leiden. Daarom hebben we geoordeeld een positief advies te kunnen geven.*

*Jammer genoeg heeft ons dit wel veel energie en debatteren gekost en als het ware weinig opgebracht.*

*Ik heb mijn goede trouw getoond. Als ik verwacht dat zich geen problemen zullen voordoen, zeg ik dat ook openlijk. Ik herhaal dat het niet mijn bedoeling was ruzie te stoken, maar de luchtvaartveiligheid te verzekeren.*

*We moeten absoluut een samenwerkingsakkoord uitwerken tussen de drie gewesten. Ik verwijs immers naar een gelijkaardig probleem met het Gewest Brussel, dat een toren bouwde zonder advies te hebben gevraagd aan DGLV. Met andere woorden, dat gewest heeft de federale regelgeving ook niet gerespecteerd.*

*Door middel van dat samenwerkingsakkoord kunnen we de regionale bevoegdheid inzake bouwvergunningen respecteren en tegelijkertijd de luchtvaartveiligheid garanderen. Ik heb mijn collega's een voorstel ter zake gedaan en hoop dat hun antwoord positief zal zijn.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verminderd aantal controles op vrachtwagens» (nr. 5-1999)**

*De heer Bert Anciaux (sp.a). – Volgens alles wat we daarover lezen, is de kans dat een vrachtwagen gecontroleerd wordt op verkeerstechnische aspecten niet alleen uiterst klein, maar wordt hij nog kleiner. Dat is zorgwekkend als we weten dat het vrachtverkeer op de weg gestaag toeneemt en dat verkeersongevallen waarbij een wegmastodod betrokken is, verschrikkelijke gevolgen kunnen hebben voor personenwagens en zwakke weggebruikers.*

*Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid beklemtoont dat de kans op dodelijke afloop bij een ongeval met vrachtwagens significant groter is dan bij een ongeval met personenwagens.*

*De cijfers over de terugloop van inspecties liegen er niet om: in 2010 werden negenduizend vrachtwagens minder gecontroleerd dan in 2008, een daling met 20%. De FOD Mobiliteit geeft dat ruiterlijk toe en de oorzaak ligt voor de hand, want het aantal controleurs evolueerde van 80 naar 50, een vermindering met bijna 40%! De resterende controleurs werkten dus harder dan ooit. De federatie van wegtransporteurs reageerde verrassend. Ze hoopt dat de terugloop in controles niet wordt gecompenseerd door juist Belgische vrachtwagens – bijvoorbeeld op de werven – strenger te behandelen waarbij de toenemende stroom van buitenlandse transporteurs ongemoeid wordt gelaten.*

*Uiteraard controleert ook de politie het vrachtvervoer, maar daarover zijn geen cijfers beschikbaar.*



*pas disponibles.*

*Comment le secrétaire d'État apprécie-t-il et évalue-t-il la forte diminution du nombre de contrôles de camions par le SPF Mobilité ? Confirme-t-il que non seulement le nombre de camions est en forte augmentation mais que ceux-ci représentent un grand danger pour la sécurité de tous les usagers de la route ? Envisage-t-il une augmentation du nombre de contrôles de camions ? Dans l'affirmative, comment compte-t-il organiser cela concrètement ? Augmentera-t-il à nouveau le nombre de contrôleurs ? Dans la négative, comment justifie-t-il cette régression, compte tenu du réel bien-fondé des contrôles pour la sécurité routière ? Comment réagit-il à l'avertissement de la fédération des transporteurs routiers qui craint que pour des raisons de facilité, les camionneurs belges ne soient soumis à un contrôle renforcé tout en constatant que les camions étrangers, dont le nombre ne cesse d'augmenter, ne sont pas contrôlés ? Existe-t-il des accords avec le ministre de l'Intérieur au sujet des contrôles policiers afin que ceux-ci s'accordent avec les efforts du SPF Mobilité ?*

*Je suis conscient que le nombre de contrôles avait déjà diminué avant l'entrée en fonction du secrétaire d'État qui, de plus, doit respecter un carcan budgétaire. Il n'en reste pas moins inquiétant que la sécurité routière soit menacée.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.  
– *Je confirme d'emblée que la sécurité routière est une priorité absolue de ma politique.*

*Comme tout le monde, je suis parfaitement conscient qu'en cas d'accident, vu le volume du véhicule, l'impact d'un camion est nettement plus important que celui d'une voiture. Les contrôles doivent donc avoir pour but de diminuer le risque.*

*J'attire l'attention sur le fait que le recul du nombre de contrôles n'est pas dû seulement à la réduction du cadre du personnel du service de contrôle de la Direction Transport terrestre du SPF Mobilité et Transports. En 2009, 2010 et 2011, d'importants efforts ont été faits pour assurer un niveau très élevé de connaissance et de spécialisation des contrôleurs. Actuellement, le service de contrôle dispose de 20 contrôleurs routiers néerlandophones et de 17 francophones.*

*De plus, une bonne politique de contrôle et de sanctions n'est pas fondée uniquement sur la probabilité d'être pris. Une telle politique peut également être menée en augmentant la qualité et l'efficacité des contrôles, même avec des effectifs réduits. C'est pourquoi le service de contrôle du SPF se concentre sur le développement d'un risk rating system avec des contrôles ciblés visant les transporteurs belges et étrangers peu respectueux des règles. Ce risk rating system est alimenté par nos propres données statistiques et par celles qui sont échangées dans le cadre des accords de coopération nationaux et internationaux.*

*La coopération internationale offre aussi des opportunités d'échange et de mise en œuvre d'expériences relatives au risk rating.*

*Outre cet élément de rationalisation, des efforts sont également faits pour maintenir et améliorer le niveau de*

Hoe apprecieert en evalueert de staatssecretaris de sterke terugloop van het aantal controles van vrachtwagens door de FOD Mobiliteit? Beamt hij dat het aantal vrachtwagens niet alleen sterk toeneemt maar ook een hoog gevaar oplevert voor de veiligheid van alle weggebruikers? Plant of overweegt hij een verhoging van het aantal controles op vrachtwagens, en zo ja, hoe zal hij dat concreet organiseren? Zal hij het aantal controleurs opnieuw verhogen? Zo niet, hoe verantwoordt de staatssecretaris de terugloop, rekening houdend met de hoge relevantie van de controles voor de verkeersveiligheid? Hoe reageert de staatssecretaris op de waarschuwing van de federatie van wegtransporteurs die, vanwege de gemakkelijker, een verhoogde controle op Belgische vrachtrijders vreest en daarbij vaststelt dat het alsmear groeiende aantal buitenlandse vrachtwagens ongecontroleerd blijft? Bestaan er afspraken met de minister van Binnenlandse Zaken over de controles van de politie en om die te matchen met de inspanningen van de FOD Mobiliteit?

Ik besef wel dat de terugloop van de controles al is begonnen voor de staatssecretaris daarvoor bevoegd werd en ook dat hij in een budgettair keurslijf zit, maar het blijft verontrustend dat de verkeersveiligheid daardoor in gevaar komt.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– *Vooreerst wil ik duidelijk bevestigen dat de verkeersveiligheid een topprioriteit van mijn beleid is.*

Ik ben mij er, net zoals iedereen, terdege van bewust dat bij een verkeersongeval de impact van een vrachtwagen door zijn volume veel groter is dan die van een personenwagen. Controles moeten dan ook leiden tot een vermindering van het risico.

Ik wijs er wel op dat de terugval van het aantal controles niet alleen te wijten is aan een daling van de personeelsbezetting van de controledienst van de Directie Wegvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer. In de loop van 2009, 2010 en 2011 zijn er onder meer zware inspanningen geleverd om de kennis en de specialisatie van de controleurs op een vrij hoog niveau te brengen. Momenteel beschikt de controledienst over 20 Nederlandstalige en 17 Franstalige wegcontroleurs.

Een goed handhavingsbeleid steunt bovendien niet uitsluitend op een kwantitatieve pakkans.

Men kan evenzeer een goed handhavingsbeleid voeren door de kwaliteit en de efficiëntie van de controles te verhogen, wat ook met minder mankracht kan. Daarom werkt de controledienst van de FOD volop aan de ontwikkeling van een *risk rating system* waardoor we de controles kunnen toespitsen op hardleerse Belgische en buitenlandse transporteurs die de regels niet naleven. Dat *risk rating system* wordt gevoed door eigen statistische gegevens en door gegevens die in het kader van nationale en internationale samenwerkingsverbanden worden uitgewisseld.

De internationale samenwerking biedt ook opportuniteiten om ervaringen op het vlak van *risk rating* uit te wisselen en toe te passen.

Naast dat rationaliseringselement worden er verdere inspanningen geleverd om de kennis van de controleurs op

*connaissance des contrôleurs afin qu'ils puissent détecter efficacement les cas de fraude graves. Grâce, entre autres, à l'excellente collaboration avec le secrétaire d'État, M. Crombez, les contrôleurs du SPF Mobilité ont enfin accès à différentes banques de données, parmi lesquelles Limosa. Cela permet aux contrôleurs de vérifier si le chauffeur est en règle avec la législation sociale et de lutter plus efficacement contre la concurrence déloyale. Cette dernière résulte en effet du non-respect des règles relatives au temps de conduite, à la sécurité, etc. L'accès à la banque de données Limosa est assurément un pas dans la bonne direction.*

*Je dispose de chiffres qui montrent clairement que parmi les contrôles effectués par le SPF, près de 65% concernent des étrangers et 35% de Belges. Les années antérieures, cette proportion était encore de 40/60. Pour ce qui concerne les infractions constatées, on atteint quasiment la proportion de 70/30.*

*L'expérience et les besoins actuels montrent que la collaboration des équipes spécialisées des différents corps compétents est indispensable à l'optimisation des contrôles des poids lourds. Cela permet de disposer d'un plus grand nombre de fonctionnaires contrôleurs. C'est pourquoi un premier Plan d'action relatif à la collaboration entre les différents corps a été signé le 20 novembre 2001.*

*Différents services régionaux de contrôle qui sont également chargés du contrôle de certains aspects de la circulation des poids lourds ont manifesté leur intérêt pour ce Plan d'action. La question de leur adhésion est actuellement examinée.*

*J'attire l'attention sur le fait que le corps de contrôle du SPF Mobilité et Transports est l'un des fondateurs et un partenaire actif de l'organisation internationale des corps de contrôle dénommée Euro Contrôle Route et qu'il en assure actuellement la présidence. Toutes ces activités contribuent à une connaissance approfondie des risques, laquelle améliore encore la pertinence des contrôles.*

*Enfin, dans le cadre du Benelux, le service de contrôle du SPF entretient des relations de coopération bilatérale avec les Pays-Bas et le Luxembourg.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je déduis de la réponse du secrétaire d'État qu'il prend le problème au sérieux et je m'en réjouis.*

*Nous devons tout mettre en œuvre pour que l'on ne réduise pas les contrôles techniques routiers des poids lourds. Chacun constate qu'il y a toujours sur nos routes des poids lourds qui ne sont pas en règle ou ont un trop lourd chargement, et qui commencent à slalomer. Il y a également toujours plus de conducteurs qui ne respectent pas les limitations de vitesse.*

*Je me réjouis que le SPF Mobilité coopère avec des collègues chargés de la lutte contre la fraude. Pourtant, le SPF Mobilité doit surtout continuer à exécuter lui-même les contrôles techniques routiers et certainement pas les diminuer. J'espère que le secrétaire d'État trouvera les moyens et personnes nécessaires à cet effet car c'est indispensable.*

peil te houden en te verhogen zodat zij doeltreffend de zware fraudegevallen kunnen detecteren. Onder meer dankzij de goede samenwerking met staatssecretaris Crombez hebben de controleurs van de FOD Mobiliteit nu eindelijk toegang tot verschillende databanken, waaronder ook de Limosa-databank. Daarmee kunnen de controleurs nagaan of de chauffeur in orde is met de sociale wetgeving en kunnen we efficiënter strijd voeren tegen oneerlijke concurrentie. Oneerlijke concurrentie is immers het gevolg van het niet respecteren van de regels inzake rijtijden, veiligheid enzovoort. De toegang tot de Limosa-databanken is zeker een stap in de goede richting.

Ik beschik over cijfers die duidelijk aantonen dat bij de controles door de FOD bijna 65% buitenlanders tegen 35% Belgen gecontroleerd worden. De vorige jaren was die verhouding nog 40/60. Voor het aantal vastgestelde overtredingen komt men soms zelfs tot een verhouding van bijna 70/30.

De ervaring en de actuele behoeften op het gebied van controles leren dat controle maar optimaal wordt als er samenwerking is tussen de gespecialiseerde teams van de diverse korpsen die bevoegd zijn voor het toezicht op het zwaar vervoer. Daardoor kunnen we over een groter aantal controleambtenaren beschikken. Daarom werd op 20 november 2001 een eerste Actieplan tot samenwerking van diverse korpsen ondertekend.

Verschillende regionale controlediensten die ook belast zijn met het toezicht op bepaalde aspecten van het zwaar vervoer zijn geïnteresseerd in een toetreding tot het Actieplan. Die toetreding wordt thans onderzocht.

Ik wijs er nog op dat het controlekorps van de FOD Mobiliteit en Vervoer medeoprichter en actieve partner en momenteel voorzitter is van de internationale organisatie van controlekorpsen, genaamd Euro Controle Route. Al die activiteiten leiden tot een grondige kennis van de risico's waardoor de controles nog doelgerichter kunnen gebeuren.

Tot slot wijs ik erop dat de controledienst van de FOD in Benelux-verband bilaterale samenwerkingsvormen heeft met Nederland en Luxemburg.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Uit zijn antwoord kan ik afleiden dat de staatssecretaris de problematiek ernstig neemt. Dat verheugt me.

We moeten echt alles op alles zetten om de verkeerstechnische controles van de vrachtwagens niet te laten verminderen. Iedereen stelt vast dat er nog altijd vrachtwagens over onze wegen rijden die niet in orde zijn of die veel te zwaar geladen zijn, waardoor ze beginnen te slalommen. Er zijn ook alsmaar meer chauffeurs die zich niet houden aan de snelheidsbeperkingen.

Het is een goede zaak dat de FOD Mobiliteit met collega's van fraudebestrijding samenwerkt. Toch moet de FOD Mobiliteit de verkeerstechnische controles vooral zelf blijven uitvoeren, en zeker niet verminderen. Ik hoop dat de staatssecretaris daar de nodige middelen en mensen voor vindt, want het is erg nodig.

**Demande d'explications de M. Karl Vanlouwe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les vols de Bruxelles vers l'aéroport illégal d'Ercan dans la partie nord de Chypre» (n° 5-2061)**

*M. Karl Vanlouwe (N-VA). – L'aéroport de Tymvou, rebaptisé Ercan depuis l'occupation du nord de Chypre par les Turcs, accueille des vols provenant de Turquie mais aussi quelques avions par semaine en provenance d'Europe. Cet aéroport n'est pourtant pas reconnu officiellement par l'Union européenne, Eurocontrol ou l'Association internationale du transport aérien.*

*Cet aéroport n'accueille donc que des compagnies aériennes turques. On tente néanmoins de relever le statut de l'aéroport en faisant atterrir à Ercan des charters en provenance de l'UE après une escale obligatoire en Turquie. Cet arrêt en Turquie n'est qu'une formalité qui prend vingt minutes et il est rare que des passagers débarquent ou embarquent lors de cette escale. Depuis peu, des charters provenant de Bruxelles, Amsterdam, Manchester et Londres-Stansted, Gatwick et Heathrow atterrissent à Ercan.*

*Cela signifie que certains mouvements aériens au-dessus d'Ercan ne sont contrôlés par aucune institution européenne ou internationale. Chypre, membre de l'UE, se plaint qu'Ercan perturbe le contrôle du trafic aérien à Nicosie et peut mettre en péril les 250 000 vols annuels à Nicosie. Cela va en outre à l'encontre de la politique du « Ciel unique européen » de l'Union européenne.*

*Ces dernières années, la Commission européenne a tenté de trouver une solution technique provisoire mais celle-ci a chaque fois été rejetée par la Turquie, pourtant candidate à l'adhésion, qui estime qu'Ercan doit faire partie de la solution. L'Union européenne ne peut accepter cette option d'autant plus que la Turquie ferme ses ports et aéroports aux bateaux et avions chypriotes. En d'autres termes, la Turquie ne reconnaît toujours pas un membre de l'Union européenne.*

*Alors que les Chypriotes turcs sont considérés comme des citoyens de l'UE, la législation européenne est suspendue dans la partie nord de Chypre et les échanges commerciaux directs avec le marché européen sont impossibles à moins de transiter par la Turquie.*

*Le problème menace aussi la sécurité des avions qui partent de Bruxelles.*

*Comment le ministre réagit-il à la publicité faite en Belgique pour des vols entre Bruxelles et Ercan et à l'organisation de vols vers Ercan qui échappent ainsi au contrôle international ? Depuis combien de temps le ministre est-il au courant de la brève escale effectuée en Turquie dans le seul but de contourner les normes européennes ? Selon les estimations, combien de passagers se seraient-ils rendus de cette manière dans la partie nord de Chypre ?*

*Les vols de Bruxelles à Ercan conservent-ils leur numéro officiel après leur brève escale en Turquie ? De quels*

**Vraag om uitleg van de heer Karl Vanlouwe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de vluchten vanuit Brussel naar de illegale Ercanluchthaven in noordelijk Cyprus» (nr. 5-2061)**

**De heer Karl Vanlouwe (N-VA).** – Op de luchthaven van Timbou die sinds de Turkse bezetting van noordelijk Cyprus de Turkse naam Ercan heeft gekregen, komen naast de vluchten van het Turkse vasteland ook enkele vliegtuigen per week uit Europa aan. De luchthaven wordt niet officieel erkend door de Europese Unie, Eurocontrol of de International Air Transport Association IATA.

De luchthaven ontvangt dan ook alleen Turkse luchtvaartmaatschappijen. Desalniettemin worden pogingen ondernomen om de status van de luchthaven te upgraden door chartervluchten uit de EU via een tussenstop in Turkije alsnog op Ercan te laten landen. Alle vluchten naar Ercan moeten eerst een stop-and-go maken op het Turkse vasteland voordat ze naar hun eindbestemming kunnen vliegen. De stop in Turkije is niet meer dan een formaliteit van twintig minuten waarbij bijna nooit passagiers in- of uitstappen. Sinds enige tijd landen er in Ercan chartervluchten uit Brussel, Amsterdam, Manchester en Londen-Stansted, Gatwick en Heathrow.

Dat wil zeggen dat er boven Ercan vliegbewegingen zijn die niet worden gecontroleerd door een internationale of Europese instelling. Cyprus, lid van de Europese Unie, klaagt aan dat Ercan de verkeersleiding in Nicosia verstoort en een gevaar kan vormen voor de 250 000 vluchten die jaarlijks Nicosia aan doen. Daarmee worden ook inbreuken gepleegd tegen het *Single European Sky*-beleid van de Europese Unie.

De voorbije jaren heeft de Europese Commissie geprobeerd om een tijdelijke technische oplossing te vinden. Die werd echter telkens door Turkije, een kandidaat-lidstaat, afgeketst omdat het vindt dat Ercan moet worden opgenomen in die oplossing. Daarmee kan de Europese Unie niet akkoord gaan, te meer omdat Turkije alle luchthavens en vissershavens gesloten houdt voor Cypriotische vlieg- en voertuigen. Met andere woorden, Turkije erkent een lid van de Europese Unie nog altijd niet.

Hoewel de Turks-Cyprioten erkend worden als EU-burgers, wordt de Europese wetgeving opgeschort in noordelijk Cyprus en kan er dus geen handel plaatsvinden met de EU-markt, tenzij indirect via Turkije.

Het probleem bedreigt ook de veiligheid van de vliegtuigen vanuit Brussel.

Ik had graag vernomen hoe de minister reageert op het feit dat in België publiciteit wordt gemaakt voor vluchten tussen Brussel en Ercan en dat op de luchthaven van Zaventem aangegeven staat dat bepaalde vluchten Ercan mogen aandoen, hoewel die niet onder de internationale controle vallen. Hoelang is de minister op de hoogte van de praktijk van stop-and-go in Turkije, met als doel de Europese normen te ontwijken? Hoeveel passagiers zouden naar schatting op

numéros de vol s'agit-il ?

*Une concertation à ce sujet est-elle organisée entre les parties concernées, Chypre, la Turquie et la Commission européenne ?*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.** – Nous avons été informés des pratiques par une lettre du 29 juillet 2011 de Mme Kozakou-Marcoullis, le ministre chypriote des Communications et des Travaux, adressée au secrétaire d'État Schouppe. La direction générale Transport aérien (DGTA) a été chargée d'ouvrir une enquête. Les résultats font apparaître que, durant la période contestée du 24 mars 2011 au 30 octobre 2011, des droits de trafic n'ont jamais été accordés à la compagnie aérienne turque Turistik Hava Taşımacılık, mieux connue sous le nom de Corendon Airlines, pour des vols à destination d'Ercan. Corendon Airlines n'a jamais adressé une telle demande à la DGTA et n'a pas davantage informé la DGTA de son intention de poursuivre certains de ses vols jusqu'Ercan. L'aéroport n'a jamais annoncé de vols vers Ercan.

*Le directeur général de la DGTA a ensuite demandé à la société de supprimer les informations mensongères de son site web. En outre, la société a été invitée à fournir des documents et des explications au cours d'une réunion à Bruxelles.*

*La société a confirmé par écrit et oralement que les autorités aéroportuaires turques avaient donné leur accord pour les vols Antalya-Ercan comme correspondance aux vols Bruxelles-Antalya. En outre, elle a admis que les informations reprises sur le site web du tour-opérateur et de la compagnie aérienne étaient mensongères et elle les a aussitôt adaptées.*

*Puisque les autorités belges n'ont jamais accordé de droits de trafic pour les vols Bruxelles-Ercan, elles n'ont aucune idée du nombre de passagers qui ont pris un avion vers la partie nord de Chypre.*

*L'année dernière, les vols Bruxelles-Antalya portaient les numéros CA1112 et CA1114. Selon la responsable de Corendon Airlines, les vols Antalya-Ercan-Antalya portaient d'autres numéros.*

*Selon le site web « Corendon Vacances en avion », les vols seraient effectués cette année par Pegasus Airlines. Tout n'est pas encore précis à ce sujet. Une enquête est en cours.*

*Nous ne sommes pas informés de négociations entre les parties concernées. La DGTA suit la situation de près en concertation étroite avec le SPF Affaires étrangères.*

**M. Karl Vanlouwe (N-VA).** – Je peux conclure indirectement de la réponse du secrétaire d'État que des informations mensongères auraient été données et que les vols Bruxelles-Ercan via Antalya, et les vols inverses, portaient

die manier naar noordelijk Cyprus zijn gevlogen?

Behouden de vluchten van Brussel naar Ercan hun officiële vluchtnummers na hun stop-and-go in Turkije? Over welke vluchtnummers gaat het?

Wordt hierover onderhandeld tussen de betrokken partijen, namelijk Cyprus, een EU-lidstaat, en Turkije, en de Europese Commissie?

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – Middels een schrijven van 29 juli 2011 van mevr. Kozakou-Marcoullis, de Cypriotische minister van Communications and Works, aan staatssecretaris Schouppe werden wij op de hoogte gebracht van de praktijk. Het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) kreeg daarop de opdracht een onderzoek in te stellen. Uit de resultaten daarvan bleek dat in de betwiste periode van 24 maart 2011 tot 30 oktober 2011 nooit trafiekrechten werden verleend aan de Turkse luchtvaartmaatschappij Turistik Hava Taşımacılık, beter bekend onder de naam Corendon Airlines, voor vluchten op Ercan. Corendon Airlines heeft het DGLV ook nooit om dergelijke goedkeuring gevraagd en bracht het DGLV ook nooit op de hoogte van haar bedoeling om sommige van haar vluchten voort te zetten naar Ercan. Ook is gebleken dat door de luchthaven nooit vluchten naar Ercan werden aangekondigd.

De maatschappij werd vervolgens aangeschreven door de directeur-generaal van het DGLV met de vraag de misleidende informatie te laten verdwijnen van haar website. Bovendien werd ze uitgenodigd om tekst en uitleg te geven tijdens een vergadering in Brussel.

De maatschappij bevestigde hierop schriftelijk en mondeling dat de toelating om de Antalya-Ercan vluchten, als aansluiting op de Brussel-Antalya vluchten, werd gegeven door de Turkse luchtvaartautoriteiten. Bovendien gaf ze toe dat de informatie op de website van de touroperator en van de luchtvaartmaatschappij misleidend was en dat ze derhalve met onmiddellijke ingang de tekst op de website aanpasten.

Aangezien de Belgische autoriteiten nooit trafiekrechten verleenden voor vluchten Brussel-Ercan, hebben ze ook geen enkel idee van het aantal passagiers dat op die wijze naar noordelijk Cyprus vlogen.

Vorig jaar droegen de vluchten Brussel-Antalya de vluchtnummers CA1112 en CA1114. Volgens de verantwoordelijke van Corendon Airlines hadden de Antalya-Ercan-Antalya vluchten andere vluchtnummers.

Volgens de website van touroperator Corendon Vliegvakanties zouden de vluchten dit jaar worden uitgevoerd door Pegasus Airlines. Totale duidelijkheid hieromtrent bestaat nog niet. Onderzoek is momenteel bezig.

Wij zijn niet op de hoogte van onderhandelingen tussen de betrokken partijen. De toestand wordt van nabij opgevolgd door het DGLV, in nauw overleg met de FOD Buitenlandse Zaken.

**De heer Karl Vanlouwe (N-VA).** – Uit het antwoord van de staatssecretaris kan ik indirect afleiden dat hij erkent dat er op zijn minst misleidende informatie zou zijn gegeven en dat bepaalde vluchten vanuit Brussel via Antalya en van daaruit

*des numéros différents pour les deux parties du trajet.*

*Le fait que le ministre n'est pas informé de négociations entre les parties concernées m'inquiète un peu. Dans la pratique, des vols illégaux sont en effet organisés tous les jours, avec un risque pour la sécurité des passagers. J'espère que cette pratique sera examinée au niveau européen et qu'une solution sera dégagée.*

*Cette pratique pourrait faire partie des négociations d'adhésion de la Turquie, laquelle refuse de reconnaître Chypre, un État membre de l'Union européenne, et ferme ses ports et aéroports aux bateaux et aux avions chypriotes.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «une possible augmentation de la puissance maximale des vélos électriques» (n° 5-2081)**

*M. Bert Anciaux (sp.a). – Ceci n'est pas vraiment un sujet politique important mais une question qui préoccupe certaines personnes du point de vue de la sécurité sur les pistes cyclables.*

*Actuellement, les vélos électriques doivent satisfaire à trois conditions. Le moteur auxiliaire peut avoir une puissance maximale de 250 watts, une vitesse maximale de 25 km à l'heure et démarrer uniquement si le vélo fournit lui-même de la puissance.*

*L'UE travaille actuellement à une réglementation visant à porter à 500 watts la puissance maximale. Le Fietsersbond émet toutefois de nombreuses réserves. Ainsi, la plupart des gens n'étant pas habitués à des vélos d'une telle puissance, cela peut être dangereux tant pour le conducteur que pour les autres usagers de la route. Ces vélos roulent beaucoup plus vite que les vélos ordinaires, ce qui modifie leurs rapports avec les autres usagers faibles. De plus, l'infrastructure ne leur est pas adaptée.*

*C'est pourquoi je souhaiterais poser les questions suivantes.*

*Le secrétaire d'État comprend-il la préoccupation du Fietsersbond ? Que pense-t-il de la nouvelle réglementation européenne en préparation ? Une concertation a-t-elle été menée à ce sujet ? Est-il possible de déroger à ces règles ? Le secrétaire d'État l'envisage-t-il ? Dans la négative, prendra-t-il des initiatives pour intégrer ces innovations en toute sécurité au code de la route belge ? S'en occupe-t-il en ce moment ? Dans l'affirmative, que compte-t-il faire ?*

*Si une nouvelle réglementation est mise en place, donnera-t-elle lieu à une nouvelle catégorie de véhicules dans le code de la route ? Comment le vélo rapide se situera-t-il par exemple par rapport à la mobylette de classe A ou B ? Qu'en est-il des exigences relatives au port d'un casque, à la réussite d'un examen, à l'âge minimum, etc. ?*

*Le secrétaire d'État juge-t-il nécessaire de mettre en place une signalisation supplémentaire, un signe distinctif visuel par lequel d'autres usagers de la route reconnaissent ce*

*met een ander vluchtnummer naar Ercan doorvlogen.*

Dat de minister niet op de hoogte is van onderhandelingen tussen de betrokken partijen stemt me enigszins ongerust. In de praktijk worden immers dagelijks illegale vluchten ingelegd die een risico kunnen vormen voor de veiligheid van de passagiers. Ik hoop dat de praktijk op Europees niveau wordt aangekaart en dat uiteindelijk een oplossing wordt gevonden.

De praktijk zou een onderdeel kunnen vormen van de toetredingsonderhandelingen van Turkije, dat weigert Cyprus, een lid van de Europese Unie, te erkennen, en boten en vliegtuigen uit dat land te laten aanmeren of landen in Turkse havens en luchthavens.

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de mogelijke verhoging van het maximumvermogen van elektrische fietsen» (nr. 5-2081)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Dit is niet echt een zwaar politiek onderwerp, maar blijkbaar houdt het nogal wat mensen bezig, vanuit het oogpunt van de veiligheid op fietspaden.

Momenteel moeten elektrische fietsen aan drie voorwaarden voldoen. De hulpmotor mag een maximumvermogen van 250 watt hebben, tot maximaal 25 km per uur bijstand geven en enkel aanslaan als de fiets zelf kracht levert.

De EU werkt nu aan een regelgeving om het maximumvermogen te verdubbelen tot 500 watt. De Fietsersbond uit echter heel wat bezwaren. Zo zijn de meeste mensen zulke fietsen met een verhoogd vermogen niet gewoon en dat kan gevaarlijk zijn voor zowel de bestuurder als de andere weggebruikers. Deze fietsen rijden beduidend sneller dan de gemiddelde gewone fietsen. Dat heeft een invloed op de verhouding tot de andere zachte weggebruikers. Bovendien is de infrastructuur niet geschikt voor fietsen die zo snel rijden.

Daarom heb ik volgende vragen.

Begrijpt de staatssecretaris de bezorgdheid van de Fietsersbond? Hoe beoordeelt hij de nieuwe Europese regelgeving die op komst is? Is daarover overleg geweest? Bestaat er een mogelijkheid om van die regels af te wijken? Overweegt de staatssecretaris dat? Zo neen, zal hij initiatieven nemen om deze nieuwigheden op een veilige manier in het Belgische wegverkeer te integreren? Is hij daarmee op het ogenblik bezig? Zo ja, wat is hij van plan te doen?

Indien er een nieuwe regelgeving komt, zal deze dan leiden tot een nieuwe categorie in het wegverkeer? Hoe zal de snelle fiets zich bijvoorbeeld verhouden tot bromfietsen van klasse A of B? Hoe zit het met de vereisten inzake het dragen van een helm, het afleggen van een rijexamen, de minimumleeftijd, en dergelijke meer?

Is er volgens de staatssecretaris nood aan een bijkomende signalisatie, een visueel kenmerk waardoor andere weggebruikers dit vervoersmiddel herkennen als een snelle

*moyen de transport comme un vélo rapide ? Selon le Fietsersbond, il y a là un grand danger. D'autres usagers de la route ne peuvent évaluer précisément la vitesse de ces véhicules, parce qu'ils pensent qu'il s'agit d'un vélo ordinaire, même si tous ces vélos ne roulent pas aussi rapidement.*

*Enfin, quelle politique le secrétaire d'État envisage-t-il concernant les vélos électriques ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *Actuellement, le Conseil et le Parlement européen mènent des discussions sur un nouveau règlement pour les véhicules de catégorie L, règlement relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. Le Parlement européen et le Conseil n'ont pas le même point de vue en la matière, ce qui n'est pas surprenant.*

*Le Conseil propose d'exclure du champ d'application du nouveau règlement les vélos ayant un moteur auxiliaire de maximum 250 watts dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km à l'heure, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler. Les vélos électriques d'une puissance supérieure resteront bien soumis au champ d'application du règlement.*

*Le Parlement européen propose d'exclure du champ d'application du règlement tous les cycles à pédalage assisté, dont le moteur auxiliaire électrique s'arrête lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km à l'heure ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler. Ces vélos ne sont dès lors plus considérés comme véhicules à moteur et aucune limite n'est fixée pour la puissance nominale continue maximale. Tous ces « vélos électriques » ne devront pas répondre aux exigences techniques qui seront élaborées ultérieurement par la Commission européenne.*

*Je partage l'opinion du Fietsersbond et de l'Institut belge en matière de sécurité routière. Il vaut mieux maintenir la limite de la puissance à 250 watts dans la définition de cycles à pédalage assisté qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement. Outre les arguments cités par l'IBSR et le Fietsersbond, il n'y a aucun âge minimum fixé pour la conduite d'un vélo électrique. Si la puissance de ces vélos n'est pas limitée, des enfants risquent également de s'aventurer dans la circulation avec ces vélos électriques.*

*Pour les vélos électriques dotés d'une puissance supérieure à 250 watts, les exigences techniques plus strictes imposées par le règlement sont justifiées. C'est la raison pour laquelle ils doivent rester soumis au champ d'application du règlement. Ce sera la position défendue par la Belgique au Conseil.*

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Je suis d'accord sur la position du secrétaire d'État. Je pars du principe que si aucune catégorie intermédiaire n'est établie, les vélos électriques plus puissants seront considérés comme des cyclomoteurs et soumis à la réglementation applicable à ces derniers.*

fiets? Volgens de Fietsersbond schuilt daar namelijk een groot gevaar. Andere weggebruikers kunnen de snelheid van deze voertuigen niet juist inschatten, omdat ze denken dat het over een gewone fiets gaat, al rijden die natuurlijk ook niet allemaal even snel.

Kortom, welk beleid plant de staatssecretaris voor de komst van de snelle elektrische fiets?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Momenteel voeren de Raad en het Europees Parlement besprekingen over een nieuwe verordening voor voertuigen van categorie L, namelijk de verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de goedkeuring en het beschermen van de markt van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers. Het Europees Parlement en de Raad hebben een verschillende visie. Dat is geen verrassing.

De Raad stelt voor om fietsen met een elektrische hulpmotor van maximaal 250 watt waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km per uur bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, niet onder het toepassingsgebied van de nieuwe verordening te laten vallen. Elektrische fietsen met een hoger vermogen blijven wel onder het toepassingsgebied van de verordening.

Het Europees Parlement stelt voor om alle rijwielen met trapondersteuning waarvan de elektrische hulpmotor stopt als het voertuig een snelheid van 25 km per uur bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, uit het toepassingsgebied van de verordening te halen. Deze fietsen worden dan niet beschouwd als motorvoertuigen en er wordt geen limiet voor het maximale nominale continue vermogen vastgelegd. Al deze 'elektrische fietsen' zullen dan niet aan de technische vereisten moeten voldoen die later door de Europese Commissie worden uitgewerkt.

Ik deel de mening van de Fietsersbond en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. De beperking van het vermogen tot 250 watt blijft het best behouden in de definitie van rijwielen met trapondersteuning die buiten het toepassingsgebied van de verordening vallen. Naast de argumenten geciteerd door het BIVV en de Fietsersbond is er ook het feit dat er geen minimumleeftijd geldt voor het besturen van een elektrische fiets. Indien het vermogen van die fietsen niet wordt beperkt, bestaat dus het risico dat ook kinderen zich met die krachtige elektrische fietsen in het verkeer begeven.

Voor elektrische fietsen met een vermogen van meer dan 250 watt zijn de strengere technische eisen van de verordening wel op hun plaats. Daarom is het noodzakelijk dat deze onder het toepassingsgebied van de verordening blijven. Dat zal het Belgische standpunt in de Raad zijn.

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – Ik ben het eens met het standpunt van de staatssecretaris. Ik ga ervan uit dat als er geen tussencategorie komt, de sterkere elektrische fietsen wel als motorfietsen zullen worden beschouwd en onder de reglementering die daarvoor geldt, zullen vallen.

**Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la disparition de dirigeants belges à la tête d'Electrabel» (n° 5-2106)**

*M. Bert Anciaux (sp.a).* – *Cette question est dépassée. On avait d'abord annoncé que l'administrateur belge au sein d'Electrabel serait remplacé mais, une semaine plus tard, il est apparu que ce ne serait pas le cas. Ce sont quelques administrateurs français qui devraient être remplacés. À mon grand étonnement, la direction est donc partiellement restée entre des mains belges. L'autorité belge a-t-elle quelque chose à voir dans ce dénouement surprenant ou est-ce plutôt le hasard ?*

*M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.* – *Je ne pense pas que ce soit l'effet du hasard, mais le gouvernement belge n'est pas intervenu.*

**Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les normes de sécurité optimales pour les voyages en autocar» (n° 5-2117)**

*M. Bert Anciaux (sp.a).* – *Le dramatique accident d'autocar qui s'est produit récemment à Sierre nous a tous bouleversés. Nous nous devons d'attendre un peu avant de poser des questions politiques à ce sujet. Pour éviter que des accidents aussi tragiques se répètent, le moment me semble venu de demander si nos autobus répondent à toutes les prescriptions de sécurité, en particulier celles relatives au transport d'enfants. Il paraît que, dans le bus, presque tous les enfants portaient une ceinture de sécurité, ce qui, hélas, n'a servi à rien.*

*La presse a évoqué les glissières de sécurité. On se demande si elles sont suffisamment hautes pour les bus et si elles ne risquent pas de bloquer les roues, empêchant toute manœuvre. L'accident a aussi montré qu'un bus de ce type n'offre pas de protection intérieure suffisante en cas d'impact violent.*

*Un groupe de travail en discutera-t-il ? Des conclusions seront-elles tirées ?*

*Je sais qu'il y aura toujours des tragédies, tout simplement parce que certaines situations sont imprévisibles. Néanmoins, j'estime que les pouvoirs publics doivent essayer d'en faire davantage. Attention, je ne reproche rien à qui que ce soit, sauf à moi-même, puisque nous sommes incapables de mieux garantir la sécurité des transports en autocar. Sans affirmer a priori que la législation est inadéquate, je me demande si nous ne pouvons pas prendre des mesures supplémentaires en ce qui concerne les chauffeurs, la formation et le matériel. Ne faut-il pas contrôler plus strictement les temps de conduite ? Ceux-ci ne sont pas sans doute pas en cause dans l'accident*

**Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verdwijnen van Belgische topmensen aan het hoofd van Electrabel» (nr. 5-2106)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Deze vraag is eigenlijk gedateerd. Eerst werd aangekondigd dat de Belgische bestuurder bij Electrabel zou worden vervangen, maar een week later bleek dat niet het geval te zijn. Wel zouden enkele Franse bestuurders worden vervangen. Tot mijn grote verbazing bleef de top dus deels in Belgische handen. Heeft de Belgische overheid iets te maken met deze verrassende ontknoping of is dit veeleer toeval?

**De heer Melchior Wathelet,** staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Ik denk niet dat het om toeval gaat, maar de Belgische regering is niet tussenbeide gekomen.

**Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de optimale veiligheidsvoorschriften voor busreizen» (nr. 5-2117)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Het recente en intens droevige busongeval in Sierre heeft iedereen diep geschokt. Er diende dan ook enige tijd overheen te gaan voordat we hierover politieke vragen konden stellen. Om dergelijke tragische ongevallen in de toekomst te voorkomen, lijkt me nu het moment gekomen om ons af te vragen of onze autobussen voldoen aan alle veiligheidsvoorschriften, meer in het bijzonder voor het vervoer van kinderen. Het blijkt dat bijna alle kinderen in de bus een gordel droegen. Jammer genoeg heeft die niet geholpen.

In de pers is bericht over de veiligheidsaspecten van vangrails. De vraag rijst of ze voldoende hoog zijn voor bussen, of ze niet de wielen kunnen blokkeren, zodat een manoeuvre onmogelijk wordt. Het ongeval heeft ook aangetoond dat aan de binnenkant zo een bus onvoldoende bescherming biedt bij een harde klap.

Worden die aspecten besproken in een werkgroep? Worden er conclusies getrokken?

Ik ben me ervan bewust dat er altijd wel tragedies zullen zijn, precies omdat sommige situaties gewoon niet te voorspellen zijn. Desalniettemin ben ik van oordeel dat de overheid moet proberen meer te doen. Let wel, ik verwijt niemand iets, behalve mezelf omdat we niet meer veiligheid kunnen waarborgen bij busreizen. Ik wil ook niet beweren dat de wetgeving a priori niet voldoet, maar vraag me wel af of we niet nog meer maatregelen kunnen nemen op het vlak van chauffeurs, opleiding en materiaal. Moeten de rijtijden niet strenger worden gecontroleerd? Voor het ongeval in Sierre zal dat wel geen rol hebben gespeeld, aangezien de reis pas was

*de Sierre, car le trajet venait de commencer. Ne faut-il pas adapter la vitesse maximale ? Ne devrait-on pas être plus sévère quant au matériel ? Aux États-Unis, les enfants voyagent dans des bus reconnaissables à leur couleur jaune. Cet exemple peut-il nous inspirer ? La réglementation tient-elle compte des caractéristiques physiques des enfants ? Est-il possible de suivre l'état physique des chauffeurs avec davantage de précision et de continuité ?*

*Quelles ont été les conclusions du secrétaire d'État quant à l'évaluation des législations relatives au transport de personnes par autocar, en particulier les enfants ? A-t-il pointé des éléments à améliorer ou peut-il confirmer que les obligations légales garantissent une sécurité optimale des voyages en car, y compris et spécifiquement en ce qui concerne les jeunes enfants ? Si tel est le cas, tant mieux.*

*Le secrétaire d'État a-t-il connaissance de systèmes, méthodes et dispositifs permettant d'améliorer la sécurité des autocars et de contrôler la vigilance des conducteurs ? Envisage-t-il d'adapter les règles en l'espèce ? Dans l'affirmative, comment, quand, et avec quelles conséquences spécifiques ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.  
– *Je tiens tout d'abord à présenter mes sincères condoléances aux familles et aux amis des victimes de cet effroyable accident.*

*En attendant les résultats de l'enquête sur la cause possible de l'accident, il convient d'observer une certaine réserve et une certaine discrétion.*

*La formation et le contrôle des chauffeurs et les prescriptions de sécurité auxquelles sont soumis les autocars font déjà l'objet de règles strictes dans le cadre des réglementations internationales et européennes. Ainsi, la Directive 2003/59 prévoit, pour les conducteurs professionnels, une formation continue de 35 heures tous les cinq ans.*

*Les critères médicaux applicables aux conducteurs d'autocars, basés sur des directives européennes, sont également très stricts. D'après les conclusions d'un groupe de travail européen de médecins, la Belgique, en certains domaines, est même plus sévère que ces directives.*

*La législation en matière de contrôle sous influence prévoit une tolérance zéro pour les conducteurs d'autocars. Cette règle a d'ailleurs été fixée en concertation avec le secteur qui était lui-même demandeur.*

*Quant aux prescriptions en matière de sécurité des cars, chaque élément doit satisfaire à des prescriptions techniques extrêmement détaillées. De plus, les autocars sont soumis à un contrôle technique trimestriel. Le car accidenté était parfaitement en règle, comme l'ont démontré les documents délivrés depuis la mise en service du véhicule.*

*Les normes sont déjà correctement élaborées au niveau de l'UE et des Nations Unies. Dans le cadre de l'analyse de l'accident à laquelle procéderont ces institutions, on examinera s'il y a lieu d'adapter ces normes européennes et internationales.*

*Étant donné que la politique belge en la matière se fonde sur la législation internationale et européenne, il semble indiqué*

*aangevat. Moet de toegelaten snelheid niet worden aangepast? Moeten we niet strenger zijn voor het materiaal? In de VS gebeurt het vervoer van kinderen door herkenbare gele bussen. Kan dat voorbeeld ons inspireren? Houdt de regelgeving voldoende rekening met de specifieke fysieke kenmerken van kinderen? Bestaan er mogelijkheden om de fysieke toestand van de chauffeurs nauwkeuriger en meer continu te monitoren?*

*Welke evaluaties maakte de staatssecretaris in verband met de wettelijke regelingen geldend voor het personenvervoer per autobus, en meer bepaald voor kinderen? Stelde de staatssecretaris verbeterpunten vast of kan hij bevestigen dat de wettelijke verplichtingen de veiligheid van busreizen optimaal waarborgen, ook en specifiek van jonge kinderen? Als dat zo is, des te beter.*

*Kent de staatssecretaris systemen, methodes, apparaten en dergelijke die de veiligheid van de autobussen en de fysieke alertheid van de chauffeurs beter kunnen bewaken? Overweegt de staatssecretaris om de regelgeving daaromtrent aan te passen? Zo ja, hoe, wanneer en met welke specifieke effecten?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– *Allereerst wil ik mijn oprecht medeleven betuigen met de familie en vrienden van de slachtoffers van het verschrikkelijke ongeval.*

*In afwachting van de resultaten van het onderzoek met betrekking tot de mogelijke oorzaak van het ongeval zijn enige terughoudendheid en bescheidenheid op hun plaats, wat ook bleek uit de vraag van de heer Anciaux.*

*Voor de opleiding en de monitoring van chauffeurs en de veiligheidsvoorschriften waaraan bussen moeten voldoen, gelden reeds strenge regels in het kader van de internationale en Europese reglementering. Zo is er conform de Europese Richtlijn 2003/59 de voortgezette opleiding voor beroepschauffeurs. Het betreft een opleiding van 35 uren die elke vijf jaar moet worden gevolgd.*

*Ook de medische criteria voor chauffeurs van autocars zijn zeer strikt. Die criteria zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. België is in bepaalde domeinen conform de conclusies van een Europese werkgroep van medici, zelfs strenger dan die richtlijnen.*

*De reglementering voor rijden onder invloed houdt een nultolerantie in voor buschauffeurs. Die nultolerantie werd trouwens vastgelegd in overleg met de sector, die daarvoor ook vragende partij was.*

*Met betrekking tot de veiligheidsvoorschriften van bussen moet elk van de onderdelen aan uiterst gedetailleerde technische voorschriften voldoen. Daarenboven moeten autocars alle drie maanden technisch worden gekeurd. De verongelukte bus voldeed aan alle eisen daaromtrent, zoals uit de documenten sinds de ingebruikname van dat voertuig blijkt.*

*De normen zijn reeds goed uitgewerkt op het niveau van de EU en de VN. In die instellingen zal het ongeval worden geanalyseerd en zal worden onderzocht of aanpassingen aan die Europese en internationale normen noodzakelijk zijn.*



*de commencer par examiner s'il y a lieu d'adapter ces instruments. Il va sans dire que la sécurité des enfants voyageant en autocar est prioritaire.*

*Mon administration a constitué un groupe de travail qui procédera à toutes les vérifications et contrôles nécessaires pour pouvoir analyser, de la manière la plus sereine possible, les mesures existantes.*

*La ministre Milquet et moi-même avons récemment organisé une vaste campagne de contrôle sur le parking de Peutie, le long de l'E19. J'ai été surpris par le nombre d'autocars étrangers, néerlandais, français, allemands et bulgares notamment, en infraction avec la législation et les normes : défaut d'assurance, absence de certains documents de sécurité, falsification du tachygraphe, et non-respect des temps de repos.*

*Une telle opération démontre en tout état de cause l'importance des contrôles, non seulement pour les camions mais également pour les autocars. Ce n'est qu'en procédant à des contrôles que nous pourrions nous assurer de l'absence d'une concurrence déraisonnable, laquelle représente en outre un risque important pour la sécurité.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je suis parfaitement d'accord avec le secrétaire d'État. Je me réjouis de la mise sur pied d'un groupe de travail qui servira non pas à prendre des mesures dans l'urgence mais à réfléchir sereinement à des améliorations possibles de notre législation.*

*Je répète que nous ne pouvons pas donner l'illusion que les règles actuelles ne sont pas suffisantes ; le secrétaire d'État a d'ailleurs souligné l'extrême sévérité des normes et règles en vigueur. L'accident de Sierre est d'autant plus navrant que notre secteur automobile est précisément soumis à des conditions strictes.*

*Je propose de reprendre la discussion à propos des glissières de sécurité. Si une voiture percute une glissière de sécurité, ses roues peuvent encore tourner, pas un autocar. En rehaussant cette glissière, on pourrait peut-être donner à l'autocar une plus grande marge de manœuvre. Bien entendu, j'ignore si pareille mesure est utile mais elle devrait en tout cas être examinée.*

**Demande d'explications de Mme Christie Morreale à la ministre des Classes moyennes, des PME, des Indépendants et de l'Agriculture et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'impact des semences enrobées sur les colonies d'abeilles» (n° 5-2128)**

**Mme Christie Morreale (PS).** – Partout en Europe, on observe depuis plus de dix ans un inquiétant phénomène de surmortalité des abeilles. La Belgique n'échappe pas à ce constat : à titre d'exemple, une abeille sur trois n'a pas survécu en 2010. Or le rôle majeur de ces insectes pollinisateurs, garants de la biodiversité, n'est plus à démontrer : outre le fait que ces derniers permettent la

Omdat het Belgisch beleid ter zake gestoeld is op internationale en Europese reglementering, lijkt het in eerste instantie wenselijk dat op dat niveau wordt bekeken of bijsturingen van die instrumenten noodzakelijk zijn. Dat de veiligheid van kinderen in bussen een prioriteit is, staat buiten kijf.

Mijn administratie heeft een werkgroep opgericht die alles zal checken en onderzoeken om een zo sereen mogelijke analyse te kunnen maken van de bestaande maatregelen.

In samenwerking met minister Milquet hebben we onlangs een grootse controlecampagne opgezet op het parkeerterrein langs de E19 in Peutie. Ik was verrast door het groot aantal buitenlandse bussen, zoals Nederlandse, Franse, Duitse en Bulgaarse, die niet voldeden aan de wetgeving en de normen. Er reden er zonder verzekering, zonder bepaalde veiligheidsdocumenten, met een vervalste tachograaf en een aantal chauffeurs hadden de rusttijden niet gerespecteerd.

Zo een controle maakt alleszins duidelijk dat controle ontzettend belangrijk is, niet alleen voor vrachtwagens, maar eveneens voor autobussen. Alleen middels controle kunnen we ons ervan verzekeren dat er geen onredelijke concurrentie is die tevens een groot veiligheidsrisico inhoudt.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik ben het helemaal eens met de staatssecretaris. Het stemt me tevreden dat een werkgroep werd opgestart, niet om snel maatregelen te nemen maar om sereen mogelijke verbeteringen aan onze regelgeving in overweging te nemen.

Ik herhaal dat we niet de illusie mogen wekken dat de huidige regelgeving niet voldoet. De staatssecretaris heeft dan ook terecht verwezen naar de zeer strenge normen en regels. Omdat net onze automobielsector aan strenge voorwaarden moet voldoen, is het ongeval in Sierre des te schrijnender.

Ik stel voor in de discussie ook de vangrails op te nemen. Een wagen die in de vangrails terechtkomt, kan zijn wielen nog draaien, maar dat is niet het geval met een autobus. Een hogere vangrail zou de autobus misschien meer manoeuvreerruimte kunnen geven. Ik weet uiteraard niet of een dergelijke maatregel nuttig is, maar hij zou alleszins moeten worden onderzocht.

**Vraag om uitleg van mevrouw Christie Morreale aan de minister van Middenstand, KMO's, Zelfstandigen en Landbouw en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de impact van gecoat zaad op de bijenkolonies» (nr. 5-2128)**

**Mevrouw Christie Morreale (PS).** – *Mevrouw de minister, overal in Europa stelt men sinds een tiental jaar een verontrustende oversterfte vast bij bijen. België ontsnapt niet aan dat fenomeen. In 2010 heeft één bij op drie niet overleefd. De belangrijke rol die dit insect speelt als bestuiver, is een waarborg voor de biodiversiteit en hoeft niet meer te worden aangetoond. Bijen maken niet alleen de bevruchting en de*

fécondation et la reproduction de plus de 80% des espèces végétales, on estime qu'un tiers de l'alimentation humaine et trois quarts des cultures agricoles dépendent directement de la pollinisation des abeilles. On comprend aisément le désastre écologique qui résulterait de leur extinction.

La problématique de la mort des abeilles dans le monde, connue sous le nom de « syndrome d'effondrement des colonies d'abeilles », est probablement multifactorielle. Il semble, même si les études scientifiques manquent à ce propos, qu'à côté des autres facteurs bien connus – bactéries, virus, parasites, les varroas, maladies, perte de la diversité florale, changements climatiques, nouvelles pratiques agricoles –, les semences enrobées d'insecticides systémiques soient susceptibles de faire des ravages chez les abeilles. En Europe, et notamment en Allemagne, des cas d'intoxication d'abeilles à proximité de semences de maïs enrobées d'insecticides systémiques ont été recensés. Il est apparu qu'au moment du semis, des microparticules restent en suspension dans l'atmosphère. Les poussières contaminent alors les fleurs aux alentours, qui elles-mêmes contaminent les abeilles qui survolent le champ au moment du semis ou butinent à côté. Des études tendent à montrer que les insecticides systémiques, notamment ceux de la classe des néonicotinoïdes, constitueraient un facteur de réduction de l'immunité des abeilles.

Ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'État, qu'un principe de saine prudence s'impose en ce qui concerne l'utilisation de semences enrobées d'insecticides systémiques ?

Connaît-on, à l'heure actuelle, les risques pour l'environnement liés à l'utilisation des semences enrobées et le pourcentage de cultures ensemencées avec des graines enrobées, dont le commerce connaît un essor croissant ces dernières années ?

Connaît-on ou étudie-t-on en Belgique les risques de ces graines enrobées pour d'autres espèces animales, notamment les autres insectes pollinisateurs ? Pouvez-vous me dire si des recherches sont en cours au niveau fédéral, afin d'étudier ce phénomène et de prendre les mesures qui s'imposent, le cas échéant ? Dans la négative, prévoit-on une étude à ce sujet ? Dans l'affirmative, quels sont les grands axes de l'étude ou les résultats engendrés ?

Sous la précédente législature, un ministre avait annoncé le projet « Plan Abeille Fédéral », dans la foulée de l'année internationale 2010 de la biodiversité. Ce plan a-t-il été effectif ? Si oui, quels en ont été les grands axes et à quelles conclusions est-on parvenu ? Y a-t-on intégré la question de l'impact des semences enrobées sur les populations d'abeilles ? A-t-on fait le lien avec les plans menés sur le plan régional, notamment le plan Maya en Wallonie, afin de sensibiliser l'ensemble des acteurs à cette problématique ?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – En ce qui concerne spécifiquement l'enrobage des semences, je vous renvoie à la réponse de ma collègue, Mme Laruelle.

Dans la foulée de l'année internationale 2010 de la biodiversité, un catalogue d'actions additionnel « *La santé des abeilles, notre santé aussi* » a été rédigé. Il ne s'agit donc pas

*reproductie van 80% van de plantensoorten mogelijk. Men schat dat ongeveer één derde van de menselijke voeding en drie vierde van de landbouwproductie rechtstreeks afhangen van de bestuiving door bijen. Mochten ze verdwijnen, dan zou dat een ecologische ramp zijn.*

*De Colony Collapse Disorder (CCD), ook wel bijenverdwinziekte genoemd, wordt aan diverse factoren toegeschreven. Ook al ontbreekt het aan wetenschappelijke studies ter zake, het blijkt dat naast andere welbekende factoren zoals bacteriën, virussen, parasieten, varroamijten, ziekten, afname van de diversiteit van de flora, klimaatverandering en nieuwe landbouwpraktijken, ook met systemische insecticiden gecoat zaaigoed vernielingen kan aanrichten onder de bijen. In Europa en meer bepaald in Duitsland werden gevallen van bijenvergiftiging waargenomen in de nabijheid van met systemische insecticiden gecoate maïskorrels. Bij het uitzaaien blijven immers micropartikels in suspensie in de atmosfeer hangen. Dat stof besmet de bloemen in de omgeving, die op hun beurt bijen besmetten, die overvliegen of honing verzamelen. Studies wijzen in de richting van bepaalde systemische insecticiden, met name de klasse van de neonicotinoïden die de immuniteit van bijen zouden aantasten.*

*Mijnheer de staatssecretaris, denkt u niet dat het voorzorgsprincipe moet worden toegepast met betrekking tot gecoat zaad dat systemische insecticiden bevat?*

*Weet men momenteel welke gevaren voor het milieu het gebruik van gecoat zaad inhoudt en voor hoeveel gewassen gebruik gemaakt wordt van gecoat zaad, dat de jongste jaren sterk in opmars is?*

*Kent men of onderzoekt men de risico's die dat gecoat zaad met zich meebrengt voor andere diersoorten, met name voor bestuivers? Wordt dit fenomeen op federaal niveau onderzocht, zodat indien nodig maatregelen kunnen worden getroffen? Zo niet, zal een onderzoek worden opgestart? Zo ja, wat zijn de grote lijnen van het onderzoek en in welke richting wijzen de resultaten?*

*Meteen na 2010, het jaar van de biodiversiteit, werd een Federaal Bijenplan aangekondigd. Is dat plan werkelijkheid geworden? Zo ja, wat zijn de krachtlijnen ervan? Tot welke besluiten is men gekomen? Is de weerslag van gecoat zaaigoed op de bijenpopulaties erin opgenomen? Bestaat er een coördinatie met de regionale plannen zoals het Mayaplan in Wallonië, opdat alle betrokken actoren zich van de problematiek bewust kunnen worden?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Wat het gebruik van gecoat zaad betreft, verwijs ik naar het antwoord van mijn collega Laruelle.*

*In aansluiting op het internationaal jaar van de biodiversiteit 2010 werd een catalogus van bijkomende acties opgesteld met betrekking tot de gezondheid van bijen. Het is dus geen federaal plan in strikte zin. Deze catalogus is bindend voor de*

d'un plan fédéral au sens strict. Ce catalogue qui engage le SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement – SPSCAE – est en cours d'actualisation. Il développe une série d'actions axées sur cinq volets :

Premièrement, renforcer les méthodes européennes d'évaluation des risques.

Deuxièmement, revoir les conditions d'agrément et d'autorisation fédérale de produits contenant des substances potentiellement néfastes aux abeilles. Ce faisant, on mène une politique de double dividende qui, en protégeant la santé des abeilles, agit positivement sur la nôtre. Deux études ont été lancées l'an dernier sur certains pesticides et biocides.

Troisièmement, développer et renforcer la recherche et l'expertise indépendante, entre autres sur des questions émergentes : OGM, ondes électromagnétiques.

Quatrièmement, actualiser les plans et programmes fédéraux concernés : le plan fédéral Biodiversité qui vient d'être évalué, le programme de réduction des pesticides et biocides.

Cinquièmement, sensibiliser et responsabiliser les acteurs clés – entreprises, consommateurs – et le public à l'importance de la valeur socioéconomique de la biodiversité et des services d'intérêt général qu'elle rend à la société, en l'occurrence la pollinisation.

Ces actions seront pilotées par un Comité Abeilles que j'ai récemment réactivé dans mon administration ; il regroupe l'ensemble des experts compétents en la matière. La Région wallonne a lancé le Plan Maya, à l'initiative de mon président de parti ; je ne pouvais pas manquer de relancer ce groupe d'experts (*Sourires*).

En outre, une des actions du catalogue vise à renforcer la coordination avec les régions. Un groupe de travail au sein du Comité de Coordination de la Politique Internationale de l'Environnement – CCPIE –, piloté par l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique a été créé à cette fin. L'objectif de ce groupe de travail est de mener une action coordonnée au niveau national et de travailler à la protection des abeilles sauvages, sur les aspects de la pollinisation et de la perte de la biodiversité comme cause de déclin des abeilles. Le plan Maya de la Région wallonne est une source d'illustration et d'inspiration.

En effet, tant les abeilles sauvages que les abeilles domestiques que l'aspect « santé animale » qui y est lié sont abordés dans le catalogue d'actions additionnel.

Soyez assurée que je resterai attentif à l'évolution de ce dossier qui touche de nombreuses thématiques et compétences transversales.

**Mme Christie Morreale (PS).** – Je reste inquiète par rapport à la réponse de Mme Laruelle. En effet, les sociétés phytopharmaceutiques pratiquent un lobbying important. L'idée selon laquelle les firmes privées contrôleront elles-mêmes l'efficacité des mesures en matière d'ensemencement – obligation de diriger les produits vers le sol, etc. – me semble dangereuse. Cela revient à être juge et partie. Or la biodiversité n'est pas leur intérêt principal. Il faudrait peut-être s'en soucier et voir dans quelle mesure une université ne pourrait pas se saisir de ce problème – je sais que l'Institut Agronomique de Gembloux a déjà réalisé un

*FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu en wordt nu geactualiseerd. De geplande acties vallen uiteen in vijf deelgebieden:*

*Ten eerste wil men de Europese methodes voor risico-evaluatie verbeteren.*

*Ten tweede moeten de federale erkennings- en toelatingsvoorwaarden voor producten die mogelijk schadelijk zijn voor bijen herzien worden. Aldus kan de bescherming van de gezondheid van bijen ook een positieve invloed hebben op de gezondheid van mensen. Vorig jaar werden twee studies opgestart met betrekking tot sommige pesticiden en biociden.*

*Ten derde moet het onafhankelijk onderzoek over nieuwe thema's gestimuleerd worden: GGO's, elektromagnetische straling.*

*Ten vierde wil men de desbetreffende federale plannen en programma's actualiseren: het federaal plan voor Biodiversiteit, dat zopas geëvalueerd werd, en het programma voor de reductie van pesticiden en biociden.*

*Ten vijfde moet aan belangrijke actoren zoals bedrijven en verbruikers en aan het grote publiek via sensibilisering en responsabilisering duidelijk worden gemaakt wat de sociaaleconomische waarde is van biodiversiteit en hoe deze in het algemeen belang moet beschermd worden, met name omwille van de bestuiving.*

*Deze acties worden begeleid door een Werkgroep Bijen die onlangs binnen mijn administratie opnieuw is opgestart en waarin alle deskundigen ter zake samen zitten. Na de lancering van het Mayaplan door het Waals Gewest op initiatief van mijn partijvoorzitter, kon ik niet nalaten de werkgroep nieuw leven in te blazen (Men glimlacht).*

*De actiecatalogus heeft onder meer een betere samenwerking met de gewesten tot doel. Binnen het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) werd daartoe een werkgroep opgericht, geleid door het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen. Het doel van deze werkgroep is een gecoördineerd nationaal beleid te voeren om wilde bijen beter te beschermen, zich te buigen over het aspect van de bestuiving en na te gaan hoe de afname van de biodiversiteit van invloed is op de bijensterfte. Het Mayaplan van het Waals Gewest is een bron van voorbeelden en van inspiratie.*

*In de catalogus van bijkomende acties zijn immers zowel de wilde als de tamme bijen opgenomen evenals het aspect van de gezondheid van dieren.*

*Ik zal de evolutie van dit dossier nauwlettend volgen.*

**Mevrouw Christie Morreale (PS).** – Ik blijf ongerust over het antwoord van mevrouw Laruelle. De bedrijven uit de sector van de fytofarmacie verrichten stevig lobbywerk. Het idee dat privéfirma's zelf de doeltreffendheid van maatregelen met betrekking tot het zaaien, zoals de verplichting om de producten naar de grond te richten, enz., zullen controleren, lijkt me gevaarlijk. Dan zijn ze rechter en partij. Biodiversiteit is evenwel niet hun voornaamste doel. Ik wil u vragen om daar beter op toe te zien en te kijken of een universiteit dit probleem kan onderzoeken – ik weet dat het Instituut Agronomique te Gembloux daar al enkele studies aan gewijd

certain nombre d'études – et doubler l'information de manière plus objective. J'attire votre attention sur ce point.

En ce qui concerne les mesures d'évaluation, si le document est public, j'aimerais avoir une copie du catalogue que vous avez évoqué et dont je n'avais pas connaissance.

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – Ce document est public.

**Mme Christie Morreale (PS)**. – Votre président de parti, issu de la province du Luxembourg, est sans doute particulièrement sensibilisé à cet égard. Vous qui venez de la province de Liège y êtes sans doute également attentif, monsieur le secrétaire d'État. Dans ma commune et ses environs, la problématique des apiculteurs et de l'effondrement des colonies d'abeilles est un sujet d'inquiétude.

*(La séance, suspendue à 15 h 20, est reprise à 15 h 30.)*

### **Demande d'explications de M. Bart Tommelein au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord et à la vice-première ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur «des mutuelles qui fausseraient la concurrence» (n° 5-2111)**

**M. Bart Tommelein (Open Vld)**. – Deux mutualités nationales disposent depuis des années déjà de leurs propres magasins d'optique. Ce qui était au départ un service devant aider le citoyen moins nanti à se procurer des lunettes, est devenu une véritable chaîne de magasins. Cette évolution est déjà curieuse en soi mais le secteur des opticiens m'apprend aujourd'hui que les mutualités dépassent les bornes et favorisent activement leur propre chaîne.

*Ces deux mutualités font directement la promotion de leurs magasins auprès de leurs membres. Le courrier qu'elles leur envoient est en outre personnalisé et tient compte de la composition de la famille ou de l'âge. Le plus inquiétant est que le remboursement est conditionné par l'achat dans les magasins promotionnés. Cela est contraire à la liberté de choix du dispensateur de soins et surtout est une contre-vérité. Le remboursement dépend de la réglementation INAMI.*

*La concurrence déloyale est poussée à l'extrême puisque ces deux mutualités accordent, dans le cadre de leur assurance complémentaire, obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, des réductions de 20 à 40% sur les produits optiques à condition qu'ils soient achetés dans les magasins de la mutualité. Les agences des mutualités font aussi la promotion des chaînes qui commercialisent les produits de ces magasins. Les deux mutualités créent des magasins d'optique grâce à l'assurance complémentaire qui finance les éventuels déficits de ces magasins. De telles pratiques sont inadmissibles.*

*Comment le ministre réagit-il aux différentes accusations d'abus des fichiers de membres, de concurrence déloyale,*

*heeft – en meer objectieve informatie verzamelen.*

*Wat de evaluatie betreft, had ik graag een exemplaar van de catalogus waarover u het had en die ik niet kende.*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Het is een document dat openbaar is gemaakt.

**Mevrouw Christie Morreale (PS)**. – Voor uw partijvoorzitter, die uit Luxemburg komt, is dit wellicht een aandachtspunt. U komt uit Luik en daarom let u er waarschijnlijk ook goed op, mijnheer de staatssecretaris. In mijn gemeente en in mijn streek is er veel ongerustheid over de problemen van de imkers en over de bijensterfte.

*(De vergadering wordt geschorst om 15.20 uur. Ze wordt hervat om 15.30 uur.)*

### **Vraag om uitleg van de heer Bart Tommelein aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee en aan de vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over «de concurrentievervalsing van bepaalde mutualiteiten» (nr. 5-2111)**

**De heer Bart Tommelein (Open Vld)**. – Twee nationale ziekenfondsen hebben al vele jaren eigen optiekzaken. Wat begon als een dienst om de minder goedgeburger aan een bril te helpen, is nu tot een echte winkelketen uitgegroeid. Op zich is dat al een vreemde ontwikkeling, maar nu verneem ik van de sector van de opticiens dat de ziekenfondsen hun boekje te buiten gaan en actief hun eigen ketens bevoordelen.

Beide ziekenfondsen sturen rechtstreekse mailings naar hun leden om hun eigen optiekzaken te promoten. De mailings worden ook aangepast aan de doelgroep, op basis van de samenstelling van het gezin of de leeftijd. Helemaal zorgwekkend is dat de ziekenfondsen hun leden voorwenden dat de terugbetaling afhankelijk is van het feit of de aankoop geschiedde in de door hen gepromote optiekketen. Dat druist in tegen de vrije keuze van zorgverstrekker en vooral, het is niet waar. De terugbetaling hangt af van de RIZIV-reglementering. De concurrentievervalsing wordt op de spits gedreven doordat beide ziekenfondsen in hun aanvullende verzekering, die sinds 1 januari 2012 voor elke Belg verplicht is, aan hun leden kortingen geven van 20%, 30%, zelfs 40% op optische hulpmiddelen, maar enkel bij aankoop in de eigen optiekzaken. In de kantoren van de ziekenfondsen wordt ook promotie gevoerd voor de ketens met materiaal uit die winkels. Beide ziekenfondsen richten optiekzaken op dankzij de aanvullende verzekering die de eventuele tekorten van de optiekactiviteit opvangt. Deze praktijken zijn onaanvaardbaar.

Hoe reageert de minister op de verschillende aantijgingen van oneigenlijk gebruik van ledenbestanden, oneerlijke

*d'usurpation d'avantages publics et d'abus de position dominante ? Peut-il expliquer sa position ?*

*Le ministre est-il prêt à rappeler ces mutualités à l'ordre et à leur demander de ne plus faire référence à leurs propres chaînes d'optiques dans leur communication et de plus se servir des coordonnées de leurs membres pour faire la promotion de leurs chaînes ? Peut-il motiver sa réponse ?*

*Le ministre juge-t-il acceptable qu'une mutualité fasse croire à ses membres qu'ils ne pourront bénéficier de certains avantages de l'INAMI que s'ils s'adressent aux magasins de la mutualité ? Et que leurs conseillers, que les membres considèrent comme des personnes de confiance qui défendent leurs intérêts financiers dans les dépenses de santé, recommandent eux aussi souvent les chaînes d'optique de la mutualité ?*

*Je me pose également les mêmes questions sur les réductions allant jusqu'à 40% que ces deux mutualités accordent à leurs membres, dans le cadre de l'assurance complémentaire, pour l'achat de matériel optique dans leurs propres magasins. Ne s'agit-il pas d'une distorsion de concurrence flagrante ? Le ministre juge-t-il ces pratiques condamnables ?*

**M. Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – *J'ai soumis ce dossier à la Direction générale de la concurrence mais n'ai pas encore reçu de réponse.*

*Même si les faits dénoncés sont véridiques, seule une partie d'entre eux tombe sous le coup du droit de la concurrence. Il n'est pas certain que les services offerts dans le cadre de l'assurance complémentaire soient soumis au droit de la concurrence. Pour nous en assurer, nous devons d'abord déterminer si une mutualité est une entreprise et, dans l'affirmative, si l'octroi conditionnel d'une réduction aux membres ayant souscrit l'assurance complémentaire qui achètent des lunettes, est une pratique restrictive de concurrence. Si nous considérons les choses sous l'angle du droit de la concurrence, y compris européen, nous devons alors vérifier s'il y a abus de position dominante ou accord restrictif de concurrence.*

*Quand les mutualités accordent d'importantes réductions à leurs membres qui achètent des lunettes dans leurs propres magasins, il se peut que cette pratique constitue un abus de position de dominante. L'article 3 de la loi belge du 15 septembre 2006 sur la protection de la concurrence économique et/ou de l'article 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne interdisent ces pratiques en cas de position dominante des mutualités. Il s'agit d'un élément essentiel.*

*Si les mutualités sont considérées comme des entreprises et n'ont pas de position dominante, nous pouvons analyser les pratiques sous l'angle de l'article 101 du Traité européen et/ou de l'article 2 de la loi belge sur la protection de la concurrence économique et vérifier si l'accord qui lie les mutualités et leurs partenaires opticiens est restrictif de concurrence. L'article 101 du Traité européen est applicable si différentes conditions cumulatives sont remplies. Il faut que les entreprises qui ont conclu un accord ou qui ont une attitude convergente soient des entités différentes et que*

concurrentie, valselijk voorwenden van overheidsvoordelen en misbruik van machtspositie? Kan hij zijn reactie toelichten?

Is de minister bereid de ziekenfondsen terecht te wijzen en hen te vragen in hun communicatie niet langer te verwijzen naar de eigen optiekketens en hun mailbestanden niet meer te gebruiken voor de promotie van hun eigen ketens? Waarom wel of waarom niet?

Vindt de minister het kunnen dat een ziekenfonds in de communicatie met haar leden voorwendt dat die bepaalde voordelen van het Riziv enkel kunnen genieten als ze klant worden van de eigen winkelketen? En dat haar adviseurs, die door de leden als vertrouwenspersonen worden beschouwd die hun financieel belang inzake gezondheidsuitgaven behartigen, eveneens vaak naar de eigen optiekketens doorverwijzen?

Ik heb dezelfde vragen over het feit dat beide ziekenfondsen aan hun leden kortingen tot 40% toekennen op de aankoop van optische hulpmiddelen in het kader van de sinds kort verplichte aanvullende verzekering, doch enkel als ze bij de eigen optiekketen worden gekocht. Is dat geen flagrante concurrentievervalsing? Vindt de minister deze praktijken laakbaar?

**De heer Johan Vande Lanotte**, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Ik heb deze zaak aan de algemene directie Mededinging voorgelegd, maar ik heb nog geen antwoord ontvangen.

Ook als de beschreven feiten juist zijn – en daar ga ik vanuit – dan nog is slechts op een deel ervan het mededingingsrecht van toepassing. Het is niet duidelijk of de bijkomende verzekeringsdiensten die de ziekenfondsen aanbieden, onder het mededingingsrecht vallen. Om dat te bepalen moeten we eerst vaststellen of een ziekenfonds een onderneming is en, zo ja, of het toekennen van korting onder bepaalde voorwaarden aan de leden met een bijkomende verzekering die een bril kopen, een restrictieve mededingingspraktijk is. Als we de zaak kijken vanuit het mededingingsrecht, ook Europees, dan moeten we ook nagaan of er sprake is van misbruik van machtspositie of van een overeenkomst die de mededinging beperkt.

Wanneer ziekenfondsen hun leden belangrijke kortingen geven wanneer ze hun bril bij de eigen winkels kopen, dan kan deze praktijk een misbruik van machtspositie inhouden. Volgens artikel 3 van de Belgische wet van 15 september 2006 tot bescherming van de economische mededinging en/of artikel 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie is dat verboden, indien de ziekenfondsen een machtspositie hebben op hun markt. Dat laatste is een essentieel gegeven.

Als de ziekenfondsen beschouwd worden als ondernemingen en ze hebben geen machtspositie, dan kunnen we de praktijken analyseren vanuit artikel 101 van het Europees Verdrag en/of artikel 2 van de Belgische wet op de economische mededinging en nagaan of de overeenkomst tussen de ziekenfondsen en hun partners-opticiens een mededingingsbeperkende overeenkomst is. Artikel 101 van het Europees verdrag is van toepassing indien aan bepaalde cumulatieve voorwaarden is voldaan. De ondernemingen die een overeenkomst hebben of een feitelijk op elkaar afgestemd

*l'accord ait pour effet de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence. Si tel est le cas, la situation est problématique. La législation sur la concurrence économique fixe certaines conditions.*

*Voilà pour l'approche assez théorique. J'en viens maintenant aux questions concrètes.*

*Comme je l'ai dit, la Direction générale de la concurrence n'a pas encore confirmé la véracité des faits. Si ces faits sont avérés, ils ne relèvent pas de ma compétence mais de celle de l'Office de contrôle des mutualités et des unions nationales de mutualités que nous ne manquerons pas de saisir de ce dossier.*

*Ma réponse à vos deux premières questions répond aussi à votre question sur les réductions. Pour vérifier si le droit de la concurrence s'applique aussi aux services de l'assurance complémentaire, il faut d'abord déterminer si les mutualités sont considérées comme des entreprises. Si tel est le cas, l'octroi d'une réduction à l'achat de lunettes peut constituer un abus de position dominante ou un accord restrictif de concurrence.*

*Il n'y a un problème que dans ce cas. S'agit-il en fin de compte d'accords entre producteurs ? Je ne le pense pas car il s'agit d'une chaîne appartenant à chaque mutualité. Reste à savoir s'il est question d'un abus de position dominante ou d'une entreprise. Je vous réponds en posant des questions car l'analyse n'est pas encore terminée.*

**M. Bart Tommelein (Open Vld).** – *Si j'ai bien compris, c'est au Conseil de la concurrence de trancher.*

**M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord.** – *Oui mais je pense que vous devriez vous adresser à l'Office de contrôle des mutualités. Vous pouvez d'ailleurs le faire directement.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «les actions de la SABAM à l'encontre de la lecture à voix haute dans les bibliothèques» (n° 5-2158)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je dois faire attention à ne pas passer pour le rabat-joie qui a toujours des problèmes avec la SABAM, au sujet de laquelle j'ai déjà interrogé les précédents ministres à maintes reprises.*

*En tant que ministre de la Culture, j'ai eu la SABAM comme interlocuteur pendant une décennie et ce n'était pas toujours facile. Il va sans dire que je suis partisan d'une rémunération correcte pour les prestations et les productions des artistes. Cela dit, la SABAM ne parvient à protéger ni les intérêts des*

*gedrag, moeten twee onafhankelijke entiteiten zijn – de ene mag dus geen dochteronderneming van de andere zijn – en het moet gaan om een overeenkomst die het beperken en/of vervalsen van de mededinging tot gevolg heeft. Als dat allemaal het geval is, dan kunnen we van een probleem spreken. De wetgeving inzake economische mededinging bevat daarvoor een aantal voorwaarden. Tot zover de vrij theoretische benadering.*

*Ik kom dan bij de concrete vragen.*

*Zoals gezegd heeft de algemene directie Mededinging nog niet bevestigd dat de aangebrachte feiten juist zijn. Maar als ze inderdaad kloppen, dan vallen ze niet onder mijn bevoegdheid, maar veeleer onder de bevoegdheid van de Controledienst voor de ziekenfondsen en de landsbonden van ziekenfondsen, die instaat voor de controle op communicatie, aanbod van producten en dergelijke meer, en dan zullen we de zaak daar ook melden.*

*Het antwoord op de eerste twee vragen geeft een antwoord op de vragen over de kortingen. Om na te gaan of het mededingingsrecht van toepassing is op de diensten van bijkomende verzekering, moet men eerst en vooral bepalen of de ziekenfondsen beschouwd worden als ondernemingen. Als dat inderdaad het geval is, dan kan de praktijk om kortingen toe te kennen bij de aankoop van een bril een misbruik van machtspositie inhouden of een mededingingbeperkende overeenkomst zijn.*

*Alleen dan is er een probleem. Afspraken tussen producenten, daar gaat het uiteindelijk over. Dat laatste is volgens mij niet het geval, omdat het om een eigen keten gaat. Blijven alleen nog de vragen over of het om misbruik van machtspositie gaat en of het om een onderneming gaat. Ik beantwoord deze vraag om uitleg met vragen omdat de analyse op dit moment niet rond is.*

**De heer Bart Tommelein (Open Vld).** – *Ik heb begrepen dat voornamelijk de Raad van mededinging is die moet uitmaken of er effectief een probleem is.*

**De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee.** – *Ja, maar ik denk dat u veel beter bij de Controledienst voor de ziekenfondsen gaat aankloppen. Dat kunt u trouwens rechtstreeks doen.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de acties van SABAM tegenover voorleesuurtsjes in bibliotheken» (nr. 5-2158)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Ik moet een beetje oppassen dat ik niet overkom als een chagrijnig ventje dat altijd problemen heeft met SABAM. Ik heb de vorige ministers immers al herhaaldelijk over SABAM ondervraagd.*

*Als minister van Cultuur ben ik tien jaar met SABAM in gesprek geweest en dat was niet altijd eenvoudig. Ik blijf vanzelfsprekend een groot pleitbezorger van een correcte vergoeding van kunstenaars voor hun artistieke prestaties en producten. Laat daarover geen twijfel bestaan. Wel*

*artistes, ni ceux de la population. Régulièrement, elle commet des gaffes qui minent complètement le crédit dont elle devrait bénéficier dans la population. Cette société, qui dispose d'une structure solide et de moyens importants, fait souvent preuve de cupidité et d'irréalisme.*

*À présent, la SABAM a l'intention de prélever des droits d'auteur sur les séances de lecture à voix haute pour les bambins dans les bibliothèques. Elle se tire dans le pied. Les bibliothèques n'ont guère de moyens à y consacrer et comptent sur l'obligeance et la bonne volonté. Si nous ne mettons pas les enfants dès le plus jeune âge en contact avec la culture et la littérature, devenus grands, ils ne liront pas, n'achèteront ni n'emprunteront de livres, et les auteurs toucheront moins de droits. L'action de la SABAM est vraiment contreproductive.*

*En outre, la SABAM outrepassé une nouvelle fois ses compétences, en réclamant des droits pour tous les auteurs, alors qu'elle n'y est habilitée que pour ses membres. On réclame des millions d'euros, sans pouvoir les répartir parce que les artistes concernés – parfois volontairement – ne sont pas affiliés à la SABAM. La législation ne permet pas à la SABAM de percevoir une rémunération au nom de personnes qui n'en font pas partie.*

**M. Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – *Sauf pour les licences obligatoires. En cas de communication au public, la SABAM peut aussi agir au nom de non-membres. C'est important. Pour un barbecue sur la voie publique, c'est-à-dire une manifestation publique pour laquelle aucun droit d'entrée n'est perçu, seule la SABAM peut représenter les ayants droit.*

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Qu'advient-il alors des moyens que la SABAM ne peut attribuer à un artiste ?*

**M. Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – *Ils doivent être mis en réserve durant une période déterminée.*

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Mais la SABAM, qui devrait s'efforcer de retrouver le bénéficiaire, ne le fait pas.*

*La SABAM scie la branche sur laquelle est assise. Les heures de lecture constituent un excellent moyen pédagogique d'initier les enfants à la lecture et à la littérature. Par ces activités, comme par d'autres, les bibliothèques incitent les jeunes à aimer les livres et, espérons-le, à s'y intéresser tout au long de leur vie.*

**M. Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – *Une lecture dans une bibliothèque relève de la « communication au public », donc de la licence obligatoire.*

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Si tel est le cas, nous devons modifier la loi.*

**M. Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – *Il s'agit d'une réglementation européenne, qui, je l'admets, est bien trop rigide.*

integendeel. Maar SABAM slaagt er keer op keer in noch de belangen van de kunstenaars, noch de belangen van de bevolking te verdedigen. Telkens weer begaat het stomiteiten die het draagvlak dat ze onder de bevolking moeten kunnen opbouwen, compleet ondermijnen. Heel vaak zijn het staaltjes van hebzucht en wereldvreemdheid en dat voor een vereniging die stevig georganiseerd is en daarvoor heel wat middelen heeft.

Nu heeft SABAM het plan om auteursrechten te heffen op de voorleesurtjes voor jonge kinderen in bibliotheken. Dat is snijden in eigen vlees. Bibliotheken hebben voor dergelijke zaken niet veel middelen en rekenen op heel veel bereidwilligheid en vrijwilligheid. Als we kinderen niet vanaf zeer jonge leeftijd in contact brengen met cultuur en boeken, zullen ze later niet lezen, geen boeken kopen of lenen en krijgen de schrijvers minder vergoedingen. SABAM is dus echt contraproductief bezig.

Bovendien gaat SABAM opnieuw zijn boekje te buiten. SABAM vordert systematisch voor iedereen, terwijl dat allen mag voor mensen die bij SABAM zijn aangesloten. Miljoenen euro's worden gevorderd zonder dat ze aan iemand kunnen worden toegewezen, omdat de betrokken kunstenaars – soms bewust – niet bij SABAM zijn aangesloten. De wetgeving geeft SABAM niet het recht te vorderen voor mensen die geen lid zijn.

**De heer Johan Vande Lanotte**, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Behalve bij dwanglicenties. Dat is een mededeling in het publiek. Dan kan SABAM optreden ook namens niet-aangeslotenen. Dat is niet onbelangrijk. Bij een straatbarbecue, dat is een openbare manifestatie is waarvoor geen entreegeld moet worden betaald, kan SABAM, en SABAM alleen, optreden namens iedereen die daar iets heeft.

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – Maar wat dan met de middelen die SABAM niet aan een kunstenaar kan toewijzen.

**De heer Johan Vande Lanotte**, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Die moeten een bepaalde periode in reserve worden gehouden.

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – Maar SABAM moet wel actief op zoek gaan naar de begunstigde en dat gebeurt niet, op geen enkele manier.

SABAM snijdt in eigen vlees. Voorleesurtjes zijn een prachtig pedagogisch middel om kinderen te winnen voor lezen en het genieten van literatuur. Met deze en nog veel andere activiteiten stimuleren bibliotheken jonge mensen om te houden van boeken en er hopelijk levenslang een belangstelling voor te koesteren.

**De heer Johan Vande Lanotte**, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Voorlezen in de bibliotheek valt onder 'mededeling publiek', dus onder de dwanglicentie.

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – Dan moeten we die wet echt aanpassen.

**De heer Johan Vande Lanotte**, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Het is Europese regelgeving. Veel te streng, daar ben ik het mee eens.

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Une partie importante de l'actuelle législation sur les sociétés de gestion ne figure pas dans la directive européenne.*

**M. Johan Vande Lanotte,** *vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord.* – *Mais ce qu'elles peuvent et doivent demander y est bien mentionné.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Peut-être, mais selon moi la directive européenne stipule aussi qu'elles doivent reverser tous les moyens au secteur. Et elles ne le font pas.*

*La SABAM prétend aussi ne percevoir de droits que sur les œuvres protégées et au profit de ses membres. Le désopilant programme télévisuel « Neveneffecten » a montré qu'ils en perçoivent également pour des artistes imaginaires.*

*La perception de contributions pour les séances de lecture dans les bibliothèques a-t-elle été concertée ? Comment le ministre juge-t-il le fonctionnement de la SABAM ? Convient-il que le dossier devrait être examiné sérieusement et qu'il faudrait, le cas échéant, prendre des mesures équilibrées qui, tout en garantissant les intérêts des artistes, mettent un terme au harcèlement ?*

**M. Johan Vande Lanotte,** *vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord.* – *Cette question a déjà été discutée à la Chambre, et là aussi, j'ai indiqué que le projet de la SABAM est très contreproductif.*

*La directive européenne prévoit clairement une perception obligatoire en cas de communication au public, sauf s'il s'agit d'une « utilisation uniquement à des fins d'illustration de l'enseignement ou de recherche scientifique ». Cette directive a été transposée en droit belge et nous devrions en faire « utilisation uniquement à des fins d'illustration de l'enseignement, également extrascolaire ». Nous estimons que les bibliothèques ont une fonction éducatrice. L'affirmer signifie que, si nous modifions la loi, nous devons élargir un peu la directive. Il doit vraiment s'agir d'enseignement.*

*En effet, la directive part du principe que les artistes doivent recevoir une rémunération équitable. Très détaillée, elle est par conséquent difficile à interpréter. Nous constatons que, pour diverses raisons, la SABAM a subi un important manque à gagner. Des contrats avec des artistes étrangers se produisant en Belgique lui ont échappé et, entre autres à cause des téléchargements, les royalties diminuent. Pour compenser ces pertes, elle cherche la petite bête et tente d'étendre l'application de la loi, ce qui confine parfois au harcèlement. La loi sur le droit d'auteur a été adoptée mais pas encore exécutée. La concertation prévue pour l'élaboration des mesures d'exécution est organisée au sein du comité de concertation prévu à l'article 78bis de la loi. Y sont représentés les sociétés de gestion, l'Institut des réviseurs d'entreprises ; la Commission des normes comptables, les organisations représentant les débiteurs de droits, etc. Nous espérons que les arrêtés d'exécution seront prêts d'ici la fin de l'année.*

*La nouvelle loi oblige notamment les sociétés de gestion à un système de comptes distincts, une structure de gestion adaptée et une comptabilité plus transparente. Par ailleurs, elles*

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Heel veel van de huidige wetgeving op de beheersvennootschappen staat echter niet in de Europese richtlijn.

**De heer Johan Vande Lanotte,** *vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee.* – Maar wat ze mogen en moeten vragen staat er wel in.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Dat kan, maar volgens mij staat ook in de Europese richtlijn dat ze alle middelen naar de sector moeten laten terugvloeien. Dat doen ze dus niet.

SABAM claimt ook louter bedragen te innen voor beschermd werk en voor auteurs die bij hen aangesloten zijn. Uit het programma van de Neveneffecten, een hilarisch stukje televisie, bleek zelfs dat ze ook innen voor kunstenaars die niet bestaan.

Is er over het innen van bijdragen voor voorleesuurtsjes in bibliotheken overleg geweest? Hoe beoordeelt de minister de werking van SABAM? Is hij ook van mening dat de zaak toch eens grondig moet worden onderzocht en dat er eventueel maatregelen moeten worden genomen om het belang van de kunstenaars veilig te stellen, maar ook om het pestgedrag te stoppen en een goede middenweg te vinden?

**De heer Johan Vande Lanotte,** *vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee.* – Deze vraag is ook in de Kamer al aan bod gekomen en ook daar heb ik opgemerkt dat het plan van SABAM uiteraard zeer contra-productief is.

De Europese richtlijn bepaalt zeer duidelijk dat er een plicht tot innen is bij mededeling aan het publiek, tenzij het gaat om 'gebruik uitsluitend als toelichting bij het onderwijs of ten behoeve van het wetenschappelijk onderzoek'. We hebben de richtlijn in Belgisch recht omgezet en eigenlijk zouden we die moeten aanpassen naar: 'uitsluitend als toelichting bij onderwijs, ook buiten de school'. Daarbij gaan we er dan van uit dat bibliotheken een educatieve, schoolse opdracht hebben. Daarmee heb ik meteen ook aangetoond dat, als we de wet wijzigen, we de richtlijn een beetje 'oprekken'. Het moet echt om onderwijs gaan.

De richtlijn is inderdaad gemaakt vanuit het principe dat artiesten een billijke vergoeding moeten krijgen. Ze is zeer gedetailleerd en daardoor ook zeer moeilijk te interpreteren. We stellen vast dat SABAM door een aantal zaken zware inkomstenverliezen heeft geleden. Zo zijn ze contracten met buitenlandse artiesten in België kwijtgeraakt en lopen de royalty's ook terug door downloads en dergelijke. Om dat verlies te compenseren, wordt nu op iedere slak zout gelegd en wordt continu gezocht waar de wet nog kan worden toegepast, op het pesterige af. De auteurswet is goedgekeurd, maar ze is nog niet uitgevoerd. We werken aan de uitvoeringsmaatregelen in een overlegcomité, zoals bepaald in artikel 78bis van de auteurswet, met vertegenwoordigers van de beheersvennootschappen, van het Instituut van de bedrijfsrevisoren, de Commissie voor boekhoudkundige normen, de debiteurenorganisaties enzovoort. We hopen de uitvoeringsbesluiten tegen het einde van het jaar klaar te hebben.

Met de nieuwe wet worden de beheersvennootschappen onder



*doivent, dans les six mois qui suivent la fin de leur année comptable, annoncer sur leur site le montant des droits perçus, les frais, ainsi que les droits attribués, déjà versés et restant à attribuer. On voit ainsi bien mieux ce qui se passe.*

*Le SPF Économie peut agir. La loi du 10 décembre 2009 prévoit d'ailleurs une procédure d'avertissement permettant au Service de contrôle des sociétés de gestion d'agir contre ces sociétés si elles violent la loi. Ce contrôle pourra être renforcé dès que les arrêtés seront prêts.*

*Il y a une directive européenne, mais notre réglementation est en partie dépassée par l'évolution de la société, de la technique et de la digitalisation. Un exemple typique est l'industrie musicale, qui, à cours de moyens, essaye désespérément de percevoir des droits d'auteurs, entre autres auprès des abonnés à la télédistribution. La technologie et la digitalisation sont cependant un fait et notre notion de propriété intellectuelle est plutôt théorique : je vends un livre tout en en restant propriétaire. Ce concept bizarre engendre des contestations, surtout pour les œuvres d'art qui connaissent une énorme diffusion. On arrive encore à contrôler un brevet utilisé par une dizaine de sociétés, mais comment gérer un air de musique écouté par dix millions d'individus ?*

*Je n'ai pas de solution. Je suis tout à fait capable de formuler la question mais pas d'y répondre.*

*Le système n'est plus adapté. Tout comme les entreprises privées, les services publics doivent eux aussi payer si leur personnel écoute la radio au travail. C'est une histoire sans fin. D'un point de vue strictement légal, on peut toujours trouver quelque chose à redire mais cela n'a pas de sens. Mais je peux que faire le constat sans apporter vraiment de solution. À l'étranger, les droits sont encore plus élevés que chez nous.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je remercie le ministre pour sa réponse. Je suis manifestement un peu dépassé en ce qui concerne la directive européenne.*

**M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord.** – *Celle-ci est très détaillée.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je connaissais relativement bien cette réglementation mais elle a encore évolué.*

*Nous devons réfléchir au fond de l'affaire. Il est incontestable que les droits d'auteur doivent être protégés et que les auteurs doivent recevoir une rémunération pour leur propriété intellectuelle et leurs créations.*

*La réaction au téléchargement est tellement crispée. On ne pourra arrêter ce phénomène et il faut cesser de traiter ces personnes comme des criminels. L'idée de taxer les supports vierges est dépassée. Aujourd'hui, on télécharge directement sur iPad, iPhone, etc.*

meer verplicht tot een systeem van gescheiden rekeningen, een aangepaste beleidsstructuur en een transparantere boekhouding. Verder moeten ze binnen zes maanden na het afsluiten van het boekjaar op hun website het bedrag aan geïnde rechten, de kosten en de onder de rechthebbenden verdeelde, betaalde en nog te verdelen rechten bekendmaken. Op die manier zien we veel beter wat er allemaal gebeurt.

De FOD Economie kan optreden. De wet van 10 december 2009 voorziet trouwens in een waarschuwingsprocedure, waarbij de Controledienst voor de beheersvennootschappen kan optreden tegen beheersvennootschappen die de wet miskennen. Als de uitvoeringsbesluiten rond zijn, kunnen we die controle ook verscherpen.

De Europese richtlijn is er, maar we zitten toch met een regelgeving die door de evolutie van de maatschappij, van de techniek en de digitalisering een stuk achterhaald is. De muziekindustrie is daarvan een typisch voorbeeld. Die is vertwijfeld op zoek naar middelen om onder andere bij mensen met kabeltelevisie de auteursrechten te innen. De technologie en digitalisering zijn echter een feit en we zitten met een al bij al vrij theoretisch concept van intellectuele eigendom: ik verkoop een boek, maar blijf er wel de eigenaar van. Dat is eigenlijk een merkwaardig concept en altijd een bron van betwisting. Zeker wanneer het gaat om kunstwerken die enorm verspreid worden. Een patent dat door een tiental vennootschappen wordt gebruikt, dat houdt je nog onder controle, maar hoe moet dat met muziek waar tien miljoen mensen naar luisteren?

Ik heb geen oplossing. Ik kan de vraag perfect formuleren, maar ik kan ze niet beantwoorden.

Het systeem is niet meer aangepast. Net zoals de privébedrijven, moeten ook de overheidsdiensten tegenwoordig betalen wanneer het personeel op het werk naar de radio luistert. Zo kan men bezig blijven. Dat is een straatje zonder einde. Strikt volgens de wet is er altijd iets voor te zeggen, maar het heeft geen zin. Maar nog eens, ik kan het allemaal vaststellen, maar de oplossing kan ik echt niet geven. In het buitenland liggen de vergoedingen trouwens nog veel hoger dan bij ons.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik loop blijkbaar een beetje achter op het punt van de Europese richtlijn.

**De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee.** – Die is zeer gedetailleerd.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik kende die regelgeving vrij goed, maar ze is blijkbaar nogal wat geëvolueerd.

Over de grond van de zaak moeten we echter nadenken. Er is geen twijfel dat de auteursrechten moet worden beschermd en dat auteurs een vergoeding moeten krijgen voor hun intellectueel eigendom en hun creaties.

Er wordt zo verkrampt gereageerd op downloaden. Dat valt niet te stoppen. We moeten ophouden met al die mensen als criminelen te beschouwen. Zelf heb ik een tijd geloofd in het belasten van de lege dragers. Maar het idee van de lege dragers is ook achterhaald. Er wordt niet zoveel meer op schijfjes gezet. Het gaat rechtstreeks op iPad, iPhone en zo

*Je pense que les autorités doivent assumer une partie de la rémunération équitable. Je l'ai fait jadis pour les maisons de jeunes quand j'étais ministre. Nous devons véritablement calculer le coût total de la mesure et l'économie que la population réalisera. Certes, les temps sont durs et je ne prétends pas que les autorités peuvent facilement dégager des millions. Nous devons peut-être envisager une contribution générale. Je suis persuadé que nous paierons la moitié en moins car la moitié au moins des droits perçus disparaît dans l'organisation.*

### **Demande d'explications de Mme Christie Morreale au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «la tarification des jeux par SMS et des SMS non désirés» (n° 5-2126)**

**Mme Christie Morreale (PS).** – Les jeux par téléphone sous forme de SMS envahissent les supports publicitaires et les médias, principalement à la télévision et sur Internet.

Ces jeux invitent les consommateurs de manière intrusive à répondre à des questions par SMS. L'envoi de ces messages est surfacturé et engage implicitement les participants à envoyer et, surtout, à réceptionner un nombre de messages dont le consommateur n'a pas connaissance a priori. Par conséquent, le coût de ces jeux se révèle souvent largement supérieur à celui annoncé initialement.

L'arrêté royal du 9 février 2011 qui instaure un code d'éthique pour les télécommunications a été renforcé en vue de limiter les abus. Celui-ci impose, entre autres, une réglementation qui garantit plus de transparence, dans le cadre de services ou de jeux payants et une plus grande protection des mineurs.

Par ailleurs, cette nouvelle réglementation ne fait pas mention de la facturation des SMS en réception. Ces messages payants non sollicités sont relativement présents à l'heure actuelle et portent atteinte à l'information et à la protection du consommateur, en raison du manque de transparence et de clarté qui en découle.

Monsieur le vice-premier ministre, en ce qui concerne la problématique des SMS non désirés, ne serait-il pas opportun de supprimer la possibilité de facturer aux consommateurs les SMS reçus ?

Les plaintes sont directement traitées par la Commission d'éthique des télécommunications qui collabore avec le SPF Économie, en vue de favoriser une meilleure protection des consommateurs lésés. Le nouveau cadre législatif et réglementaire a-t-il été évalué par la commission ? Des adaptations ont-elles été proposées ?

À l'heure actuelle, quel est le nombre et le type de plaintes enregistrées par la commission ?

meer. De mijne staat ook vol, maar – tegenwoordig – allemaal van eigen cd's.

Ik vind dat de overheid een deel van de billijke vergoeding op zich moet nemen. Als minister heb ik dat destijds, voor de billijke vergoeding, voor de jeugdhuizen gedaan. We moeten echt eens uitrekenen hoeveel het in zijn totaliteit kost en hoeveel de bevolking uitspaart. We moeten dat financieel natuurlijk goed bekijken, want het zijn moeilijke tijden en ik beweert niet dat de overheid zomaar miljoenen kan vrijmaken. Misschien moeten we een systeem zoeken via een algemene bijdrage. Ik ben ervan overtuigd dat we de helft minder zullen betalen, want minstens de helft van alles wat wordt geïnd, blijft in de organisatie hangen.

### **Vraag om uitleg van mevrouw Christie Morreale aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de tarieven van sms-spelletjes en van ongewenste sms-berichten» (nr. 5-2126)**

**Mevrouw Christie Morreale (PS).** – *Sms-spelletjes overspoelen de reclame- en andere media, vooral op televisie en op het internet.*

*Die spelletjes nodigen de consumenten op indringende wijze uit, vragen per sms te beantwoorden. Voor het verzenden van die berichten wordt een te hoog tarief aangerekend en de deelnemers worden er impliciet toe aangezet een aantal berichten te verzenden en, vooral, te ontvangen, waarvan de consument vooraf niet op de hoogte is. Bijgevolg blijkt de kostprijs voor die spelletjes dikwijls veel hoger te zijn dan wat oorspronkelijk wordt gezegd.*

*Het koninklijk besluit van 9 februari 2011 tot vaststelling van de Ethische Code voor de telecommunicatie werd versterkt om misbruiken te beperken. Het legt onder andere voorschriften op die meer transparantie garanderen in het kader van betalende diensten of spelletjes en een betere bescherming bieden aan minderjarigen.*

*Deze nieuwe voorschriften maken evenwel geen melding van de aanrekening van de ontvangen sms-berichten. Die ongewenste betalende berichten komen thans relatief vaak voor en vormen een inbreuk op de informatie en de bescherming van de consument als gevolg van het gebrek aan transparantie en duidelijkheid.*

*Zou het, in het kader van de problematiek van de ongewenste sms-berichten niet opportuun zijn de mogelijkheid te schrappen om de ontvangen sms-berichten aan te rekenen aan de consumenten?*

*De klachten worden rechtstreeks behandeld door de Ethische Commissie voor de telecommunicatie, die samenwerkt met de FOD Economie, om de benadeelde consumenten een betere bescherming te bieden. Werd het nieuwe wettelijk en reglementair kader geëvalueerd door de commissie? Werden aanpassingen voorgesteld?*

*Hoeveel klachten registreert de commissie en waarover gaan die klachten?*

**M. Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – Le code d'éthique des télécommunications, en ses articles 20 et 21, mentionne la facturation des SMS en réception. L'article 20, alinéa 4, interdit par ailleurs l'utilisation d'abréviations pour indiquer les événements donnant lieu à la facturation du tarif pour l'utilisateur final, dont la facturation lors de la réception des messages SMS.

Je ne pense pas qu'il soit opportun de supprimer la possibilité de facturer au consommateur les SMS reçus, pourvu qu'il existe une demande explicite et un accord de celui-ci. Je pense par exemple à la réception du bulletin météo, aux informations hebdomadaires sur les nouveaux films à l'affiche, aux services d'alerte, aux informations sportives ou événementielles.

Par ailleurs, j'ai prié la Commission d'éthique de me remettre un rapport annuel. Cette commission, qui a connu un lent démarrage, a maintenant rendu ses premières décisions et me transmettra début 2013 son premier rapport annuel. J'attends beaucoup de ce document qui me permettra d'évaluer les actions menées ou non par cet organe et de prendre les décisions qui s'imposent, notamment par rapport au nouveau cadre législatif et réglementaire qui a été créé.

Entre juillet 2011 et mars 2012, soixante plaintes ont été traitées par le secrétariat de la Commission d'éthique, selon les principes de collaboration qui existent entre le SPF Économie et le Service de médiation pour les télécommunications.

Les plaintes émanent notamment de consommateurs qui reçoivent des SMS non sollicités ou de consommateurs abonnés à un service, qui, après avoir envoyé un message « stop » tel que le prévoient les dispositions, continuent néanmoins à recevoir des SMS émanant du service concerné. Certaines plaintes portent sur des concours via SMS comportant de nombreuses questions, mais dont le nombre total n'est pas précisé. De nombreuses plaintes, qui concernent les jeux médias visés au chapitre IV/2 de la loi sur les jeux de hasard et les maisons de jeu, ne relèvent pas de la Commission d'éthique des télécommunications, mais de la Commission des jeux de hasard ou des parquets.

Il serait judicieux d'attendre la présentation du rapport début 2013 pour évaluer le travail réalisé par la commission et les actions à mener, sachant que les activités de cette commission auront un effet sur le comportement des différents acteurs.

**Mme Christie Morreale (PS)**. – J'ignorais la perspective de disposer d'un rapport annuel au début de 2013. Il nous donnera sans doute des informations qui nous permettront de revoir un certain nombre de dispositifs.

Entre le moment du dépôt de cette demande d'explications et votre réponse d'aujourd'hui, le CRIOC m'a informé que l'arrêté royal impose la précision du nombre maximum de SMS à recevoir, mais il faut admettre que les caractères de cette mention sont extrêmement petits. De plus, les jeunes ou les personnes fragiles ne sont pas particulièrement soucieux de lire attentivement toutes les clauses. C'est aussi notre rôle de protéger les citoyens contre des pratiques commerciales

**De heer Johan Vande Lanotte**, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – De artikelen 20 en 21 van de ethische code vermelden de aanrekening van de ontvangen sms-berichten. Artikel 20, vierde lid, verbiedt overigens het gebruik van afkortingen om de gebeurtenissen te melden die aanleiding geven tot de aanrekening van het eindgebruikerstarief, waaronder de aanrekening van de ontvangen sms-berichten.

*Ik denk niet dat het opportuun is de mogelijkheid te schrappen dat de ontvangen sms-berichten aan de consument worden aangerekend, op voorwaarde dat hij daar expliciet om verzoekt en het ermee eens is. Ik denk bijvoorbeeld aan het ontvangen van het weerbericht, de wekelijkse informatie over de nieuwe films, de alarmdiensten, de informatie over sportieve of andere evenementen.*

*Ik heb de Ethische Commissie overigens gevraagd mij een jaarverslag te bezorgen. Die commissie, die een trage start heeft gekend, heeft nu haar eerste beslissingen genomen en zal mij begin 2013 haar eerste jaarverslag overzenden. Ik verwacht veel van dat document, dat mij in staat zal stellen de handelingen die deze instelling al dan niet heeft gesteld, te evalueren en de noodzakelijke beslissingen te nemen met betrekking tot het nieuwe wetgevend en reglementair kader dat werd ingevoerd.*

*Tussen juli 2011 en maart 2012 werden zestig klachten behandeld door het secretariaat van de Ethische Commissie, volgens de bestaande samenwerkingsprincipes tussen de FOD Economie en de Ombudsdienst voor telecommunicatie.*

*De klachten zijn vooral afkomstig van consumenten die ongewenste sms-berichten ontvangen of van consumenten die geabonneerd zijn op een dienst en die, na een 'stop'-commando te hebben gegeven zoals bepaald in de voorschriften, nog steeds sms-berichten ontvangen van de betrokken dienst. Sommige klachten hebben betrekking op wedstrijden via sms, die verschillende vragen bevatten, maar waarvan het totale aantal niet wordt gepreciseerd. Tal van klachten met betrekking tot de mediaspeltjes bedoeld in hoofdstuk IV/2 van de wet op de kansspelen en de kansspelinrichtingen vallen niet onder de bevoegdheid van de Ethische Commissie voor de telecommunicatie, maar van de kansspelcommissie of de parketten.*

*Het zou verstandig zijn te wachten op de voorstelling van het verslag begin 2013 om het werk van de commissie en de handelingen die moeten worden genomen, te evalueren, aangezien de handelingen van deze commissie gevolg zullen hebben op het gedrag van de verschillende actoren.*

**Mevrouw Christie Morreale (PS)**. – *Ik wist niet dat we begin 2013 over een jaarverslag kunnen beschikken. Het zal ons ongetwijfeld informatie bezorgen die ons in staat stelt een aantal bepalingen te herzien.*

*Tussen het ogenblik waarop ik deze vraag om uitleg heb ingediend en uw antwoord van vandaag, heeft het OIVO mij gemeld dat het koninklijk besluit de verplichting oplegt om het maximaal aantal te ontvangen sms-berichten te preciseren. Die melding wordt echter in een extreem klein lettertype weergegeven. Bovendien zijn jongeren en kwetsbare personen niet bijzonder geneigd alle clausules aandachtig te lezen. Het is onze taak de burgers te beschermen tegen bedenkelijke*

pas toujours reluisantes.

Vous estimez qu'il ne faut pas supprimer les SMS reçus. Je partage partiellement cette analyse. Prenons cependant l'achat d'un journal en ligne. Le paiement a lieu en ligne, en toute connaissance de cause, mais l'envoi du SMS lié à cet achat ne sera pas facturé séparément. Il n'y a pas de surprise.

**M. Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – Vous voulez dire que l'on paye à l'avance, sur la base du nombre de SMS à recevoir.

**Mme Christie Morreale (PS)**. – Exactement. Et c'est beaucoup plus clair.

J'attendrai avec intérêt le rapport annuel prévu début 2013 et ne manquerai pas, si cela s'avère nécessaire, de vous interroger à nouveau sur le sujet.

*(La séance est levée à 16 h 05.)*

*handelspraktijken.*

*U meent dat het aanrekenen van ontvangen sms-berichten niet moet worden verboden. Ik ben het gedeeltelijk eens met die analyse. Nemen we het voorbeeld van de online nieuwsberichten. De betaling wordt online geregeld, met kennis van zaken, maar de verzonden sms-berichten die verband houden met die aankoop worden niet apart aangerekend. Men komt niet voor verrassingen te staan.*

**De heer Johan Vande Lanotte**, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – *U bedoelt dat vooraf wordt betaald, op basis van het aantal sms-berichten dat men wil ontvangen.*

**Mevrouw Christie Morreale (PS)**. – *Inderdaad. En dat is veel duidelijker.*

*Ik wacht met belangstelling op het jaarverslag dat tegen begin 2013 in het vooruitzicht wordt gesteld. Indien nodig, zal ik u opnieuw ondervragen over dit onderwerp.*

*(De vergadering wordt gesloten om 16.05 uur.)*