

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

van

WOENSDAG 6 JULI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 6 JUILLET 2016

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.11 heures et présidée par M. Jean-Marc Delizée.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.11 uur en voorgezeten door de heer Jean-Marc Delizée.

01 Vraag van mevrouw Katja Gabriëls aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de impact van de taxshift op prijssherzieningsformules in het kader van overheidsopdrachten" (nr. 12045)

01 Question de Mme Katja Gabriëls au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'impact du 'tax shift' sur les formules de révision des prix dans le cadre de marchés publics" (n° 12045)

01.01 **Katja Gabriëls** (Open Vld): Mijnheer de minister, u weet dat heel wat lokale en andere overheden werken in overheidsopdrachten met de gekende prijssherzieningsformules. Deze zorgen ervoor dat bedrijven in hun facturatie rekening kunnen houden met de evolutie van de effectieve kosten. Diverse parameters worden daarbij uiteraard verrekend, zoals de evolutie van de brandstofkosten, maar ook die van lonen via de zogenaamde S-waarde.

Met de taxshift nam de federale regering een toch wel belangrijke maatregel om de loonkosten te temperen en de concurrentiekracht voor onze bedrijven te verhogen. Zeer goed, maar ook de effecten daarvan zouden moeten doorschemeren in de prijssherzieningsindexen die overheden hanteren bij hun overheidsopdrachten. Een daling daarvan kan helpen om de budgettaire toestand van al onze overheidsniveaus te versterken en de kosten voor een aantal lopende opdrachten ook te drukken.

Hierbij mijn volgende vragen aan u, meneer de minister.

Kan u meer informatie verschaffen over de wijze waarop men de effecten van de taxshift verrekent in de referte-indexen voor het gemiddeld loon, vermeerderd met de sociale lasten en verzekeringen, zoals gebruikt door alle overheden in hun prijssherzieningsformules?

Kan u een raming maken van mogelijke efficiëntiewinsten door de overheid door het effect van de taxshift op deze prijssherzieningsformules?

01.02 Minister **Kris Peeters**: Mijnheer de voorzitter, collega's, collega Gabriëls, ik zou graag uw vragen beantwoorden.

Wat de referte-indexen betreft, verwijs ik u door naar de FOD Economie, die in principe op trimestriële basis die referte-indexen berekent aan de hand van gegevens die vanuit diverse bronnen worden aangeleverd.

Zo wordt er rekening gehouden met, ten eerste, de minimumlonen die via de cao's in de bouwsector worden bepaald; ten tweede, de patronale lasten en socialezekerheidsbijdragen; ten derde, andere loonlasten en verzekeringen. De vermindering van de sociale lasten moet tot uiting komen en dus blijken uit de cijfers hierover die aan de FOD Economie worden aangeleverd. Wat de sociale lasten betreft, komen deze cijfers van de RSZ en het Fonds voor Bestaanszekerheid Bouw.

Wat uw tweede vraag over die ramingen betreft, ik beschik niet over ramingen van de mogelijke efficiëntiewinst, omdat dit onder meer zal afhangen van de prijsherzieningsformule en van de grootte van de looncomponent die staat ingeschreven in de overheidsopdracht.

Ik wil er ook op wijzen dat prijsherzieningsbedingen met een looncomponent in de regel enkel voorkomen in de overheidsopdrachten voor werken, maar niet in opdrachten voor leveringen en diensten. Wanneer het geraamde bedrag van de werken lager is dan 120 000 euro, is het bovendien niet verplicht om een prijsherzieningsbeding in te schrijven.

In die referte-index moet dat op een bepaald moment zichtbaar worden op basis van de cijfers die worden aangeleverd. De realiteit is vrij genuanceerd en complex al naargelang de overheidsopdracht. Het is dus niet evident. Ik beschik op dit moment niet over ramingen om dat exact te kunnen duiden.

01.03 Katja Gabriëls (Open Vld): Is het mogelijk om de vraag later opnieuw te stellen wanneer u meer kunt vertellen over de ramingen?

01.04 Minister Kris Peeters: Ik kan de opdracht geven om me zo snel mogelijk de ramingen te bezorgen in de mate dat het mogelijk is. Als u even geduld hebt en een trimester kunt wachten, dan zal ik kijken of ik die informatie kan krijgen, zodat ik die op mijn beurt aan u kan doorgeven.

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

02 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het compromis dat Volkswagen bereikte met de Amerikaanse overheden en de gevolgen voor de Belgische consument" (nr. 12929)

02 Question de Mme Karin Temmerman au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le compromis entre Volkswagen et les autorités américaines et ses conséquences pour le client belge" (n° 12929)

02.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u weet dat autoconstructeur Volkswagen in de Verenigde Staten een schikking heeft getroffen met de overheden over de vergoedingen en boetes in het kader van Dieselgate.

Dat akkoord kost Volkswagen 15,3 miljard dollar of 13,3 miljard euro. In de Verenigde Staten zijn ongeveer een half miljoen dieselwagens van Volkswagen uitgerust met sjoemelsoftware. Mondiaal zouden dat 11 miljoen dieselwagens zijn, waarvan in Duitsland alleen al 2,4 miljoen.

De heer Müller, de Volkswagen-topman, waarschuwde al dat een gelijkaardige regeling niet zou kunnen voor de Europese wagens omdat dit de ondergang van Volkswagen zou betekenen.

Tijdens de plenaire vergadering van 28 april werd de resolutie over Dieselgate bijna unaniem goedgekeurd. In die resolutie ontbreekt echter de duidelijke vraag naar een schadevergoeding. Samen met de collega's van cdH, Ecolo-Groen en PS hebben wij een amendement ingediend om die vergoeding alsnog te krijgen. Ook collega Geerts vroeg in de plenaire vergadering, samen met de collega's van PS en Ecolo-Groen, om dit amendement toch nog goed te keuren. In dat amendement werd gevraagd om stappen te ondernemen opdat de Europese consument in gelijke mate zou worden vergoed als de Amerikaanse. Ook dit amendement werd door de meerderheid weggestemd.

Als we kijken naar Volkswagen, moeten we toch vaststellen dat de Europese consument, in hoofdte van Volkswagen, minder rechten heeft dan de Amerikaanse.

Mijnheer de minister, het is jammer dat die amendementen werden weggestemd en ik heb daarom de

volgende vragen.

Hoe heeft de regering gereageerd op de overeenkomst die Volkswagen heeft gesloten met de Verenigde Staten?

Hoe zal de Belgische regering garanderen dat ook de Belgische consument een correcte compensatie krijgt die, zoals in de Verenigde Staten, meer inhoudt dan alleen maar het conform maken van de wagen?

02.02 Minister **Kris Peeters**: Mijnheer de voorzitter, collega's, collega Temmerman, ik heb altijd het standpunt aangehouden dat eigenaars van de wagens geen enkel nadeel mogen ondervinden door de terugroepactie naar aanleiding van het gesjoemel en dat de terugroepactie ook niets mag of mocht kosten. Als de eigenaars toch schade zouden ondervinden, dan dient de fabrikant die correct te vergoeden.

U weet dat Test-Aankoop ondertussen een groepsvordering tegen Volkswagen heeft ingesteld, waarbij zich in drie weken tijd zesduizend Belgen hebben aangesloten. In dat kader zal de rechter op basis van de feiten beslissen of er effectief schade is die niet of onvoldoende hersteld wordt door de terugroepacties. Het zou volgens mij niet correct zijn om de rechtsgang door allerlei verklaringen te doorkruisen.

Echter, ik vind het niet wijs dat Volkswagen deze week in de pers verklaringen heeft afgelegd waarin het bedrijf stelt dat in Europa niet dezelfde schadevergoedingen kunnen worden toegepast als in de Verenigde Staten omdat dat financieel niet mogelijk zou zijn, en omdat de *recall* in de VS vrijwillig is en er bijgevolg een vergoeding nodig is als incentive om in te gaan op de *recall*. Die twee elementen ter motivering dat er in Europa geen schadevergoeding betaald moet worden, zijn volgens mij niet alleen ongepast, maar ook niet wijs.

Volgens het officieel standpunt dat ik vanochtend van Volkswagen via de Belgische invoerder heb ontvangen – als u dat wenst, dan kan ik u dat dadelijk bezorgen – houdt de aard van de *recall*, al dan niet verplicht, geen verband met de toekenning van een burgerlijke schadevergoeding. De reden voor de verschillende behandeling, aldus Volkswagen, ligt in het feit dat er voor de Europese wagens goedgekeurde technische oplossingen bestaan om de wagens volledig conform de wetgeving te maken, en in de VS niet, omdat de uitstootnormen er veel lager liggen en de technische concepten verschillend zijn.

Ik wil ook nog meegeven dat intussen reeds ruim 8 500 Belgische wagens werden aangepast.

Conclusie. Als minister bevoegd voor Consumenten, vind ik dat de eigenaars en/of gebruikers van de wagens geen kosten mogen dragen ingevolge de terugroepactie. Inzake de groepsvordering die door Test-Aankoop is ingesteld, zal de rechter een uitspraak doen. Volkswagen heeft in de pers verklaard dat wat in de VS kan, in Europa niet mogelijk of niet nodig is, en daarmee ben ik het volledig oneens. Daarom hebben wij naar het officieel standpunt gevraagd en dat officieel standpunt heb ik u zonet voorgelezen. Die tekst overhandig ik u nu. Het gaat om een tekst in het Engels, die ik vanmorgen om 08 u 16 ontvangen heb.

02.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Dat is zeer recente informatie, mijnheer de minister, waarvoor dank. Ik ben blij met uw antwoord. Het toont ook aan dat wij niet kunnen aanvaarden dat twee soorten consumenten op een verschillende manier worden vergoed.

Ik ben uiteraard geen autotechnicus, maar het lijkt mij toch raar dat bij de ene wagen de aanpassing wel kan en bij de andere wagen niet.

Het heeft iets te maken met de uitstootnormen. Als ik het goed begrijp, zijn de uitstootnormen in de Verenigde Staten lager. Dan zou het toch gemakkelijker moeten zijn om ze aan te passen.

02.04 Minister **Kris Peeters**: Ze zijn strenger. De normen liggen lager.

02.05 **Karin Temmerman** (sp.a): Ze mogen minder uitstoot hebben.

02.06 Minister **Kris Peeters**: Door het feit dat ze lager zijn, kunnen technische oplossingen er niet volledig voor zorgen dat ze conform zijn. Vandaar dat ze een vergoeding moeten betalen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Johan Klaps aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het voorstel van de FSMA met betrekking tot verbonden verzekeringsagenten" (nr. 12883)

03 Question de M. Johan Klaps au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "la proposition de la FSMA concernant les agents d'assurance liés" (n° 12883)

03.01 **Johan Klaps** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik kwam snel naar hier omdat mijn medewerker mij liet weten dat het hier bijzonder kalm was. Hij raadde me aan om vlug naar hier te komen, want anders zou ik misschien zelfs te laat komen.

Mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag over een heel technische kwestie. Voor de betrokkenen uit de sector is het echter een heel belangrijke vraag, namelijk over de verbonden verzekeringsagenten.

U weet dat de definitie van verbonden verzekeringsagent een probleem blijft vormen. Aangezien ik nog geen oplossing heb zien passeren, tenzij u mij dadelijk het tegendeel kunt vertellen, wilde ik er toch nog eens op terugkomen.

Zoals u weet, mag een verbonden verzekeringsagent volgens de wet alleen werkzaamheden uitvoeren in naam van en voor rekening van één verzekeringsonderneming of van verschillende, op voorwaarde dat die verzekeringsovereenkomsten niet als onderling concurrerend kunnen worden beschouwd. Theorie en praktijk stemmen niet altijd overeen, ook hier.

In de praktijk hebben de grote meerderheid van die exclusieve verzekeringsagenten toch de toelating van hun verzekeringsmaatschappij om voor bepaalde polissen of waarborgen te bemiddelen voor derde maatschappijen. Dat kan om verschillende redenen zo zijn en het gebeurt dan meestal via de huismakelaar, die 100 % dochter is van de groep.

Het verschil tussen de wet en de praktijk zorgt voor rechtsonzekerheid en moet worden opgelost.

Begin maart zei u mij dat de FSMA had bevestigd snel een voorstel van aanpak te zullen bezorgen om die problematiek eindelijk op te lossen. U stelde toen tevens dat het belangrijk is dat we voor de omzetting van de richtlijn verzekeringsbemiddeling de deadline van 23 februari 2018 niet afwachten en proactief werken.

Met het reces in aantocht wou ik u dan ook even om een stand van zaken vragen.

Hebt u het voorstel van de FSMA ondertussen ontvangen? Zo nee, wanneer mogen wij dat verwachten? Zijn er ter zake problemen om dit voorstel te formuleren? Zo ja, wat houdt het voorstel concreet in? Zijn de praktijkproblemen daarmee opgelost? Werd dit voorstel al met de sector besproken? Wat was desgevallend hun reactie? Wat mogen wij in dit dossier nog verwachten?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

03.02 Minister **Kris Peeters**: Mijnheer Klaps, u bent, zoals steeds, zeer goed geïnformeerd. Ik betwijfel dan ook of ik u nog bijkomende informatie kan geven, maar ik ga het toch proberen.

Er bestaat een fundamenteel verschil tussen personen die hun activiteit uitoefenen in de hoedanigheid van verzekeringsmakelaar en de personen die dit doen in de hoedanigheid van verzekeringsagent.

Het is dan ook noodzakelijk om met de voorgenomen aanpassingen niet te raken aan de coherentie tussen de statuten en er ook over te waken dat zij duidelijk zijn voor de verzekeringnemer. Dit maakt de uitwerking van een regeling zeer moeilijk en zorgt ervoor dat er bijzonder veel overleg nodig is vooraleer een definitief voorstel door mij kan worden beoordeeld. De FSMA heeft reeds gedurende meer dan een jaar overleg gepleegd met de sector over het statuut van de verzekeringsagenten en het cumuleren van de activiteiten. Een concreet voorstel heb ik nog niet ontvangen, maar ik kan u wel medelen dat de FSMA de laatste hand legt aan een voorstel dat de goedkeuring van – nu moet u goed luisteren – nagenoeg alle beroepsverenigingen heeft.

De werkzaamheden voor de omzetting van de IDD-richtlijn werden dus aangevat en de voorgenomen wijzigingen zullen erin verwerkt worden. De FSMA zou mij eind dit jaar een voorontwerp moeten bezorgen. Ik zal hierop dan ook terugkomen, of u zult mij daaraan herinneren, zodra ik over dat voorstel beschik. Er is dus nog enig werk om die "nagenoeg" tot alle beroepsverenigingen uit te breiden.

03.03 Johan Klaps (N-VA): Mijnheer de minister, ik begrijp dat dit geen eenvoudig op te lossen dossier is. Het is moeilijk om iedereen op hetzelfde standpunt te krijgen: elke beroepsvereniging verdedigt uiteraard exclusief haar leden. Op zich is dat uiteraard hun taak. Voor de mensen in deze situatie is dat dikwijls organisch gegroeid, ook bijna steeds niet door eigen toedoen, maar wel door samenwerkingsverbanden die men principaal is aangegaan. Het lijkt mij dan ook absoluut te vermijden dat zij het slachtoffer zouden worden van nieuwe definities en daardoor een groot stuk van hun inkomsten zouden kwijtraken. Ik roep nogmaals op om dat belang zeker mee voor ogen te houden bij het beoordelen van het voorstel van de FSMA, maar ik zal daarop uiteraard met genoegen terugkomen bij de volgende stap.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "l'étiquetage des produits palestiniens" (n° 12906)

04 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de etikettering van Palestijnse producten" (nr. 12906)

04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, j'ai été interpellée concernant une difficulté rencontrée avec l'organisme GS1. Cet organisme commercial privé et basé en Belgique délivre les codes à barres pour les produits venant de l'étranger. Le problème est que GS1 refuse d'octroyer un code à barres palestinien au motif que la Palestine n'est pas un État reconnu, ce qui pose d'énormes difficultés à la Palestine pour exporter ses produits.

Monsieur le ministre, êtes-vous informé de cette problématique? Quelle démarche pourriez-vous entreprendre afin de trouver une solution qui permettrait aux Palestiniens d'exporter leurs produits sans utiliser un code à barres jordanien ou israélien?

04.02 Kris Peeters, ministre: Monsieur le président, madame Grovonius, je sais que vous êtes très intéressée par les produits palestiniens. Je le comprends très bien. La présence d'un code à barres sur un produit n'est pas obligatoire. La fonction de ce code à barres n'est pas d'informer les consommateurs.

La firme GS1, qui attribue ces codes à barres, dispose d'antennes nationales réparties à travers le monde. Généralement, lorsqu'un producteur souhaite commercialiser un produit et désire qu'un code à barres lui soit attribué, il adresse une demande à l'antenne GS1 du pays où il est établi. Mais il peut aussi s'adresser à n'importe quelle autre antenne nationale.

Le fait que GS1 n'attribue pas de code à barres palestinien est lié au fait qu'elle ne dispose pas d'antenne sur ce territoire. Comme elle dispose d'antennes dans les pays voisins, une entreprise palestinienne a donc le choix de s'adresser à un pays proche comme la Jordanie ou l'Égypte. Cela ne l'empêche pas de commercialiser ses produits.

C'est une matière qui relève de la politique commerciale de GS1 et non des compétences de l'autorité publique. J'espère ainsi avoir répondu à votre question.

04.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Si je comprends bien, GS1 n'est pas une entreprise belge. Dans ce cadre, un contact ne pourrait-il pas être pris? Dans quelle mesure une solution pourrait-elle être trouvée? En effet, c'est un point qui revient très souvent dans les échanges que l'on peut avoir tant avec des producteurs palestiniens que les autorités palestiniennes et qui semble constituer un vrai frein à nos exportations et à notre développement économique. J'entends bien que c'est avant tout la prérogative de cet organisme commercial et autonome. Je me disais simplement que, peut-être, un contact informel pourrait être modelé dans ce cadre. Si ce n'est

pas possible, je l'appelle en tout cas de mes vœux.

04.04 Kris Peeters, ministre: Madame Grovonius, je suis un homme raisonnable, enfin je l'espère! Souhaitez-vous que j'envoie une lettre faisant référence à votre question pour stimuler cette entreprise privée et pour examiner la possibilité d'organiser une antenne sur le territoire palestinien? Cela ne me pose aucun problème. Je peux demander à mes collaborateurs d'envoyer un courrier et de vous en faire une copie.

04.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous en remercie.

Le **président**: Monsieur le ministre, vous terminez la session par un beau sourire de Mme Grovonius qui est satisfaite et contente. C'est très positif! Vous avez donné une réponse satisfaisante. J'en prends bonne note.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, je dois constater que nous n'avons plus de collègues présents.

Mme Lalieux est retenue à la présidence de la commission de l'Infrastructure; ne sachant pas se dédoubler, elle a demandé à transformer ses deux dernières questions (n^{os} 12939 et 12940) en questions écrites. M. Dedecker était censé arriver, mais ce n'est pas le cas. Sa question n° 12635 est donc reportée.

Pour le reste, en l'absence des collègues et à défaut d'information du secrétariat, toutes les autres questions deviennent sans objet.

La réunion publique de commission est levée à 14.35 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.35 uur.