



**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

—

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

—

**Commission des Finances,
du Budget, de la Fonction publique,
des Relations extérieures et
des Affaires générales**

—

**RÉUNION DU
LUNDI 27 MAI 2013**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelijke vragen**

—

**Commissie voor de Financiën,
Begroting, Openbaar Ambt,
Externe Betrekkingen en
Algemene Zaken**

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 27 MEI 2013**

—

Le **Compte rendu intégral** contient 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.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Het **Integraal verslag** bevat 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.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS	5
- de M. Olivier de Clippele	5
à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,	
concernant "les achats immobiliers scindés usufruit/nue-propriété".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Guy Vanhengel, ministre, M. Olivier de Clippele.</i>	9
- de M. Vincent De Wolf	13
à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,	
concernant "la tarification routière".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte De Pauw, M. Guy Vanhengel, ministre, M. Vincent De Wolf.</i>	15
- de M. Benoît Cerexhe	20
à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,	

INHOUD

INTERPELLATIES	5
- van de heer Olivier de Clippele	5
tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,	
betreffende "de gesplitste aankopen van vastgoed (vruchtgebruik/blote eigendom)".	
<i>Bespreking – Sprekers: de heer Guy Vanhengel, minister, de heer Olivier de Clippele.</i>	9
- van de heer Vincent De Wolf	13
tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,	
betreffende "de wegenbelasting".	
<i>Bespreking – Sprekers: mevrouw Brigitte De Pauw, de heer Guy Vanhengel, minister, de heer Vincent De Wolf.</i>	15
- van de heer Benoît Cerexhe	20
tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen,	

concernant "la réforme de la fiscalité automobile en Région bruxelloise".		betreffende "de hervorming van de verkeersbelasting in het Brussels Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Yaron Pesztat, M. Guy Vanhengel, ministre, M. Benoît Cerexhe.</i>	23	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Yaron Pesztat, de heer Guy Vanhengel, minister, de heer Benoît Cerexhe.</i>	23
- de M. Serge de Patoul	29	- van de heer Serge de Patoul	29
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "l'ouverture de 20 postes de directeur-chef de service dans l'administration régionale bruxelloise".		betreffende "de 20 vacatures voor mandaat-betrekkingen 'directeur-diensthooft' bij het Brussels gewestelijk bestuur".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Yaron Pesztat, M. Benoît Cerexhe, M. Bruno De Lille, secrétaire d'État, M. Serge de Patoul.</i>	32	<i>Bespreking – Sprekers: de heer Yaron Pesztat, de heer Benoît Cerexhe, de heer Bruno De Lille, staatssecretaris, de heer Serge de Patoul.</i>	32
QUESTION ORALE	38	MONDELINGE VRAAG	38
- de M. Fouad Ahidar	38	- van de heer Fouad Ahidar	38
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "le label 'dancing pour tous' contre les discriminations".		betreffende "het label voor dancings tegen discriminatie".	

*Présidence : Mme Françoise Dupuis, présidente.
Voorzitterschap: mevrouw Françoise Dupuis, voorzitter.*

INTERPELLATIONS

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. OLIVIER DE CLIPPELE

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "les achats immobiliers scindés usufruit/nue-propiété".

Mme la présidente.- La parole est à M. de Clippele.

M. Olivier de Clippele.- Nous constatons dans la pratique que l'achat scindé est de plus en plus fréquent. L'achat d'un immeuble par des parents pour l'usufruit et par leurs enfants pour la nue-propiété est fort courant. Quand on a 70 ans ou plus, les acheteurs se posent légitimement la question de savoir quels seront les droits de succession à leur décès (de 3 à 30%), qui viendraient s'ajouter aux droits d'enregistrement sur rachat (12,5% à Bruxelles).

En agissant ainsi, ces parents veulent éviter qu'en additionnant ces deux impositions, on totalise jusqu'à 42,5% d'impôts pour l'achat de ce logement. Cela grignote en effet considérablement l'épargne de ces acheteurs potentiels de logement.

Cette technique d'acheter de manière scindée a un grand succès car, lors du décès de l'usufruitier, l'usufruit s'éteint en vertu du droit commun. Il n'y a dès lors pas de mutation immobilière. L'usufruit disparaît et il n'y a pas de droit de succession.

Pour échapper à l'impôt des successions, l'article 9

INTERPELLATIES

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER OLIVIER DE CLIPPELE

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

betreffende "de gesplitste aankopen van vastgoed (vruchtgebruik/blote eigendom)".

Mevrouw de voorzitter.- De heer de Clippele heeft het woord.

De heer Olivier de Clippele (in het Frans).- *Gesplitste aankopen van vastgoed zijn zeer courant. Vaak kopen ouders het vruchtgebruik en hun kinderen de blote eigendom van een gebouw. Op die manier willen ouders vermijden dat hun kinderen zowel successierechten (van 3 tot 30%) als registratierechten op de terugkoop (12,5%) moeten betalen.*

De formule kent een groot succes, aangezien bij het overlijden van de vruchtgebruiker, het vruchtgebruik uitdooft en er geen successierechten moeten worden betaald.

Om aan de successierechten te ontsnappen, verplicht artikel 9 van het Wetboek der successierechten de kinderen om de waarde van de blote eigendom met hun eigen middelen te betalen. Dat heeft nooit voor een probleem gezorgd, aangezien bij de aankoop iedereen met een cheque kwam en zijn deel van de verkoopprijs betaalde.

Ondertussen is op 29 maart 2012 een wet goedgekeurd die artikel 9 niet heeft gewijzigd,

du Code des droits de succession impose que les enfants payent avec leurs deniers personnels la cote part correspondant à la valeur de la nue-propiété. Cela n'a jamais posé de problème car, lors de l'achat, chacun venait avec son chèque et payait sa part du prix de vente.

Il y a eu, entre-temps, la loi du 29 mars 2012 qui n'a pas modifié l'article 9 du Code des droits de succession, mais qui a simplement soumis ce code à la notion d'abus de droit.

Après l'interpellation du 12 juillet dernier, la circulaire du 19 juillet 2012 a semblé vouloir mettre un terme à cette pratique légale en plaçant le rachat scindé usufruit/nue-propiété sur la liste des actes suspects. Cette pratique est pourtant naturelle, elle remonte au droit romain et se trouve dans notre Code civil. Or, tout d'un coup, une circulaire place ce type d'achat sur la liste des actes suspects.

Cela a beaucoup fait couler d'encre. Il y a d'ailleurs eu deux circulaires le 12 juillet, puisqu'il y avait une contradiction, précisément sur ce point, entre la circulaire en néerlandais et la circulaire en français. En effet, en français, il était possible d'encore faire l'achat scindé à condition de payer les droits de donation si l'argent avait été donné par les parents aux enfants pour payer leur part de la nue-propiété. On payait donc les droits de donation et, à ce moment-là, il n'y avait pas de taxation à la succession.

Rappelons que cet article 9 est sorti en 1919, au lendemain de la Seconde guerre mondiale, quand beaucoup de Belges faisaient des placements via leur agent de change. On a, aujourd'hui, un peu perdu de vue ce métier, mais il était très répandu à l'époque.

La Bourse de Bruxelles, avant la Première guerre mondiale était une bourse particulièrement importante. Les Belges avaient, en général, assez bien d'actions. En 1919, le Parlement belge a voté pour la première fois le principe de la taxation des successions en ligne directe. Il n'existait alors pas de droits de succession en ligne directe, mais bien en ligne indirecte, à des taux nettement inférieurs.

Il arrivait donc que des parents téléphonent à leur agent de change afin que ce dernier mette les biens en usufruit à leur nom et en nue-propiété au nom

maar het wetboek aan de antimisbruikbepaling heeft onderworpen.

Met de circulaire van 19 juli 2012 leek men een einde te willen maken aan deze wettelijke praktijk, aangezien de gesplitste aankoop van vruchtgebruik en blote eigendom op de lijst van verdachte rechtshandelingen werd geplaatst. Het gaat nochtans om een praktijk die teruggaat tot het Romeins recht en in het Burgerlijk Wetboek is ingeschreven.

De circulaire heeft heel wat inkt doen vloeien. Er is overigens een tegenstrijdigheid tussen de Nederlandstalige en Franstalige versie van de circulaire. Overeenkomstig de Franstalige versie was het nog mogelijk om de aankoop te splitsen op voorwaarde dat er schenkingsrechten werden betaald als de ouders hun kinderen het geld schonken om de blote eigendom te betalen.

Artikel 9 dateert van 1919, toen heel wat Belgen hun geld nog via een makelaar belegden.

Vóór de Eerste Wereldoorlog was de Beurs van Brussel zeer belangrijk. Heel wat Belgen hadden een aandelenportefeuille. In 1919 heeft het parlement voor het eerst het principe van successierechten in rechte lijn goedgekeurd. Voordien moesten er enkel successierechten in zijlijn worden betaald en waren de tarieven aanzienlijk lager dan nu.

Ingevolge de nieuwe wetgeving hadden sommige ouders aan hun makelaar gevraagd om het vruchtgebruik op hun naam en de blote eigendom op naam van hun kinderen te zetten. Artikel 9 van het Wetboek der successierechten regelde dit soort situaties. Die techniek mag echter niet op het laatste ogenblik worden toegepast.

Als ouders geld op de rekening van hun kinderen storten zijn zij onderworpen aan artikel 7 en zijn er successierechten verschuldigd wanneer die overdracht minder dan drie jaar voor het overlijden van de schenker plaatsvindt. Artikel 9 vermeldt daarentegen geen termijn.

Ik word soms geconfronteerd met dossiers waarin men dertig jaar in de tijd teruggaat en een betalingsbewijs van de kinderen voor de blote eigendom eist. Als zij dat niet meer in hun bezit hebben, wordt het gebouw in de erfenis van de

des enfants. Ainsi, le jour où les parents décidaient de les céder, il n'était plus question de droits de succession.

Cet article 9 du Code des droits de succession visait précisément ce type de situation. Ainsi, si le processus ne fonctionne pas lorsque l'on immatricule en dernière minute un usufruit au nom des parents et une nue-propiété au nom des enfants, les droits de succession seront réclamés.

En ce qui concerne l'achat immobilier visé dans le cas présent, nous ne nous trouvons absolument pas dans ce genre de configuration. En effet, dans ce cas de figure, les parents ont transmis l'argent de leur compte à celui des enfants et sont soumis à l'article 7.

Celui-ci prévoit que si ce transfert a eu lieu moins de trois ans avant le décès, une taxation sera prélevée sur les droits de succession. L'article 9 ne prévoit quant à lui pas de délai.

J'ai en ma possession des dossiers dans lesquels on remonte plus de 30 ans en arrière, où l'on demande la preuve de paiement par les enfants - qui ne l'ont plus en leur possession - qu'ils ont réglé la nue-propiété, et où de ce fait l'immeuble en question se retrouve, par sanction, dans la déclaration de succession de l'usufruitier, alors que celui-ci n'en a jamais été propriétaire au cours de sa vie.

Il est ainsi fait mention, fictivement, de l'immeuble dans une déclaration de succession, à la valeur au jour du décès et non au jour de l'achat, simplement parce que l'article 9 visait à contourner une situation relativement exceptionnelle au lendemain de la Première guerre mondiale.

Le 10 avril 2013, une circulaire de l'administration fut ainsi diffusée. Celle-ci revenait sur la circulaire du 19 juillet et renouait avec l'esprit et le texte de toutes les circulaires et décisions administratives qui ont précédé : si un achat usufruit/nue-propiété était effectué, que l'argent était transféré à heure et à temps sur le compte des enfants et que le donateur avait survécu plus de trois ans, il n'y avait pas de taxation à la succession.

Le 19 avril, soit neuf jours plus tard, une décision de la part de l'administration revient sur la position de la circulaire du 10 avril 2013 et l'infirme.

vruchtgebruiker opgenomen, terwijl die nooit eigenaar van het gebouw is geweest. Bovendien wordt daarbij de waarde van het goed op de dag van het overlijden gebruikt en niet op de dag van de aankoop, gewoon omdat artikel 9 tot doel had een situatie te omzeilen die vrij uitzonderlijk was net na de Eerste Wereldoorlog.

Op 10 april 2013 verstuurde de administratie een circulaire die terugkwam op de circulaire van 19 juli 2012 en bepaalde dat er geen successierechten verschuldigd waren bij een gesplitste aankoop van het vruchtgebruik en de blote eigendom wanneer het geld drie jaar voor het overlijden van de schenker op de rekening van de kinderen was gestort.

Op 19 april 2013 verstuurde de administratie evenwel een nieuwe circulaire die de circulaire van 10 april nietig verklaarde.

De administratie heeft tot driemaal toe haar beslissing gewijzigd, terwijl de registratie- en successierechten een gewestelijke materie zijn en hierover geen parlementair debat plaatsvindt.

Toen ik u hierover op 12 juli interpelleerde, antwoordde u mij dat een gewest de federale overheid kan vragen om een procedurereguleer te wijzigen en dat in dat geval die wijziging voor de drie gewesten geldt.

U voegde daaraan toe dat over een dergelijke wijziging voorafgaand overleg wordt gepleegd via werkgroepen waarin zowel de federale overheid als de gewesten vertegenwoordigd zijn en dat in geval van een akkoord de wijziging door de interministeriële conferentie Financiën en Begroting of door het Overlegcomité wordt goedgekeurd.

Was uw administratie betrokken bij de opmaak van de circulaire van 10 april 2013 en de beslissing van 19 april 2013?

Wanneer is die beslissing goedgekeurd door de interministeriële conferentie of het Overlegcomité?

De circulaire van 19 april 2013 is van toepassing op rechtshandelingen vanaf 1 september 2013. Welke wetsbepaling verleent de administratie de bevoegdheid om een dergelijke beslissing te nemen?

L'administration revient ainsi à trois reprises sur le sujet, alors que la matière des droits d'enregistrement et de succession est régionale, qu'il n'y a pas de débat parlementaire en la matière. Cela revient à changer son fusil d'épaule en fonction de la direction du vent !

Ce changement récurrent de position de la part de l'administration m'avait poussé à vous interpellier le 12 juillet. Vous aviez alors déclaré, au sujet de la compétence régionale, qu'"une Région peut également demander à l'autorité fédérale de modifier une règle de procédure".

Je l'entends bien, mais lorsqu'il s'agit de taxer ou non un acte, il me semble que cela touche aux compétences régionales. C'est mon opinion et j'y reviendrai.

Vous poursuivez de la sorte : "Mais qu'il s'agisse d'une initiative fédérale ou régionale, attendu que l'on parle d'une règle de procédure fédérale, la modification vaut toujours pour les trois Régions".

Dans un premier temps, cette consultation préalable se fait par le biais de groupes de travail au sein desquels, tant l'autorité fédérale que les Régions sont représentées.

Le cas échéant, leur travail préparatoire est par la suite validé, soit par la conférence interministérielle Finance et Budget, soit par le comité de concertation.

Je désire interpellier le ministre au sujet de cette circulaire du 10 avril 2013 et de la décision administrative du 19 avril 2013 qui infirme la circulaire. Le ministre peut-il me confirmer que son administration a été associée à l'élaboration de la circulaire du 10 avril 2013 et à la décision administrative du 19 avril 2013 ?

Le ministre des Finances peut-il me donner la date de validation de la conférence interministérielle ou du comité de concertation à ce sujet ? La circulaire du 19 avril 2013 termine en précisant qu'elle est applicable aux opérations juridiques "réalisées à partir du 1^{er} septembre 2013". Le ministre peut-il préciser la base légale qui autorise l'administration à légiférer de la sorte ?

Comme il n'y a eu aucun débat parlementaire au sujet de cette date du 1^{er} septembre 2013 et,

Wat wordt er precies onder rechtshandelingen verstaan? Gaat het om schenkingen die voor 1 september 2013 zijn gedaan voor aankopen die na die datum plaatsvinden?

Er zijn heel wat materies waar de bevoegdheden van de federale overheid en de gewesten elkaar gedeeltelijk overlappen. Op wetgevend vlak is dit een gewestelijke bevoegdheid, maar de toepassing wordt gewaarborgd door een federale minister die niet aan een gepaste parlementaire controle is onderworpen, aangezien geen enkel federaal parlementslid gespecialiseerd is in deze materie. Dat is bijzonder vervelend.

partant, qu'aucune précision au sujet de cette attitude nouvelle n'a été donnée, je me permets de demander au ministre ce qu'il faut entendre par "opérations juridiques". La nouvelle exigence de l'administration vise-t-elle les donations effectuées avant cette date pour des achats effectués après cette date ?

Enfin, je voudrais faire un commentaire au sujet de la compétence. Il y a plusieurs matières pour lesquelles les compétences se chevauchent entre la Région et l'État fédéral. Ici, il s'agit de l'administration fédérale, qui est sous la tutelle de votre collègue, ministre fédéral. Mais, au parlement fédéral, la matière n'est pas de compétence et, dès lors, il n'y a pas de parlementaire qui se soit spécialisé dans cette matière.

Il est relativement inconvenant d'avoir une matière qui, au niveau législatif est largement de compétence régionale, mais dont l'application est assumée par un ministre fédéral qui ne bénéficie pas du contrôle parlementaire ad hoc.

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Vous faites honneur à nos collègues du parlement fédéral puisque, le 15 mai 2013, a eu lieu un débat réunissant des députés fédéraux tels que Luc Van Biesen, Veerle Wouters et d'autres. Ils sont intervenus dans le débat. Le compte-rendu en est disponible dans les Annales de la Chambre.

En réponse à votre interpellation, j'ajoute cependant les éléments suivants :

Cette commission a abordé l'an dernier la loi programme du 29 mars 2012 comprenant les dispositions anti-abus d'application sur les droits de succession et d'enregistrement.

Pour mémoire, cette loi doit permettre à l'administration fiscale de poursuivre l'abus de droit d'une manière efficace sans que le législateur fédéral ne veuille porter atteinte à la sécurité

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *De programmawet van 29 maart 2012 met de antimisbruikbepaling inzake registratierechten en successierechten kwam vorig jaar reeds in de commissie aan bod.*

De programmawet biedt de belastingadministratie de mogelijkheid om misbruiken efficiënt te bestrijden, zonder dat de federale wetgever afbreuk doet aan de rechtszekerheid of het beginsel van de vrije keuze van de minst belaste weg.

Het oude systeem van bewijs en tegenbewijs bleef ongewijzigd, maar de verdeling van de bewijslast tussen fiscus en belastingplichtige werd verduidelijkt. Voortaan moet de belastingplichtige aantonen dat de keuze van zijn rechtshandeling wordt ingegeven door andere motieven dan de wil om registratierechten of successierechten te

juridique, ni au principe de libre choix de la voie fiscale la moins imposée.

Si l'ancien système de preuve et de preuve contraire a été maintenu, le partage de la charge de preuve entre le fisc et le contribuable a été clarifié. Il appartient désormais au redevable de prouver que le choix de son acte juridique se justifie par d'autres motifs que la volonté d'éviter les droits d'enregistrement ou les droits de succession.

Aujourd'hui, nous discutons des circulaires qui commentent cette loi fédérale. Je partage à tous égards la préoccupation de M. de Clippele et je trouve également que le citoyen a le droit d'avoir une information claire et sans aucune équivoque de la part de l'autorité fédérale compétente.

Toutefois, il s'agit d'une matière très complexe et, comme l'ont indiqué les différentes circulaires, un ensemble d'actes juridiques constitué de plusieurs actes - qui sont en soi autorisés - peut tout à fait être catalogué comme abus fiscal.

Dans la pratique, cela signifie que des actes de planning successoral plus complexes seront analysés au cas par cas, en tenant compte du contexte concret.

En ce qui concerne l'achat scindé d'un bien immobilier par des parents d'un certain âge et les enfants, il s'agit là d'une technique connue et efficace pour éviter plus tard les droits de succession.

Lors d'un achat immobilier scindé, les parents et les enfants acquièrent chacun une partie des droits de propriété. Ces derniers sont scindés d'une part en usufruit et d'autre part en nue-propriété.

Les parents acquièrent l'usufruit et peuvent toute leur vie continuer à vivre dans le bien, tandis que les enfants achètent la nue-propriété.

Au décès des deux parents, l'usufruit cesse et revient automatiquement aux nus-propriétaires, c'est-à-dire les enfants, sans que ceux-ci doivent déboursier un euro en droit de succession.

Cette pratique courante ne pose en principe pas de problème si chaque partie paie sa part. L'article 9 du Code des droits de succession présume qu'en cas où les parents paient tout, l'immeuble scindé

vermijden.

Vandaag bespreken we de rondzendbrieven die commentaar leveren bij die federale wet. Ik ben het eens met de heer de Clippele dat de burger recht heeft op duidelijke en ondubbelzinnige informatie van de bevoegde federale overheid.

Het betreft evenwel een uiterst complexe materie. Een bundel van verschillende rechtshandelingen die op zich geoorloofd zijn, kan toch worden ingedeeld als fiscaal misbruik.

Dit betekent dat complexere rechtshandelingen die gesteld worden in het kader van successieplanning geval per geval worden geanalyseerd, rekening houdend met de concrete context.

De gesplitste aankoop van een onroerend goed door ouders van een bepaalde leeftijd en hun kinderen is een welbekende en efficiënte techniek om successierechten te vermijden. Hierbij verwerven beide partijen een deel van de eigendomsrechten, die worden opgesplitst in het vruchtgebruik enerzijds, en de blote eigendom anderzijds. De ouders verwerven het vruchtgebruik, terwijl de kinderen de blote eigendom aankopen.

Bij het overlijden van beide ouders dooft het vruchtgebruik uit en gaat het automatisch over op de kinderen, zonder dat die één euro aan successierechten moeten betalen.

Die praktijk stelt geen enkel probleem, indien elke partij haar deel betaalt. Artikel 9 van het Wetboek der successierechten stelt dat indien de ouders alles betalen, het gesplitste gebouw in de nalatenschap terecht komt.

De kinderen kunnen dit vermoeden omkeren door te bewijzen dat ze over de nodige fondsen beschikken om de blote eigendom aan te kopen. Artikel 9 is een van de oude wetsbepalingen die de fiscus de kans biedt om een bepaald aantal juridische constructies te belasten zonder de algemene antimisbruikbepalingen te moeten invoeren. Ze kunnen eventueel subsidiair worden ingeroepen.

Het moment waarop de kinderen over de noodzakelijke fondsen moeten beschikken voor de aankoop van de blote eigendom, vormt reeds lange

tombe dans la succession.

Les enfants peuvent renverser cette présomption en prouvant qu'ils avaient les fonds nécessaires pour acquérir la nue-propriété. Cet article 9 est une des dispositions légales anciennes contenues dans le code, qui permet au fisc d'estimer imposables un certain nombre de constructions juridiques sans devoir invoquer les dispositions générales anti-abus. Celles-ci peuvent, au besoin, être invoquées à titre subsidiaire.

Une discussion de longue date concernant l'article 9 porte sur le moment où les enfants doivent disposer des fonds nécessaires pour l'acquisition de la nue-propriété.

Jusqu'en 2007, le fisc était d'avis que les enfants devaient déjà disposer des fonds au moment de la signature du compromis, ce qui posait un problème lorsque les enfants recevaient l'argent par une donation entre la date du compromis et celle de l'acte notarié, ce qui est généralement le cas.

Ce point de vue a été modifié par une décision administrative du 13 décembre 2007. Il suffisait désormais que les nus-propriétaires prouvent que l'argent leur avait été donné avant le paiement du prix.

Suite à l'introduction des nouvelles dispositions générales anti-abus dans le Code des droits de succession, l'administration fédérale a soumis la problématique à un nouvel examen.

La conclusion en était que le point de vue de 2007 n'était plus conforme aux nouvelles dispositions anti-abus. Dès lors, les services fédéraux ont redonné une nouvelle interprétation à l'article 9 du Code des droits de succession.

Le fait qu'une donation préalable des parents ne serait plus acceptée comme preuve contraire, alors qu'auparavant elle l'était, a fortement été critiqué dans la doctrine. Le ministre fédéral a été interpellé à ce propos le 15 mai dernier au parlement fédéral.

Il a fait savoir qu'il a donné instruction à ses services de soumettre l'ensemble de la problématique à un nouvel examen afin qu'il puisse éventuellement revoir son point de vue, si

tijd een punt van discussie.

Tot in 2007 was de fiscus van mening dat de kinderen reeds op het moment van de ondertekening van de overeenkomst over die fondsen moesten beschikken, wat problematisch kon zijn indien de kinderen het geld hebben ontvangen middels een schenking tussen de datum van de overeenkomst en die van de notariële akte.

Dit standpunt werd gewijzigd door een administratieve beslissing van 13 december 2007. Voortaan moeten de blote eigenaars kunnen aantonen dat ze het geld hebben ontvangen voorafgaand aan de betaling van de prijs.

Na de invoering van nieuwe algemene antimisbruikbepalingen in het Wetboek der successierechten onderwierp de federale administratie de problematiek aan een nieuw onderzoek.

Daaruit bleek dat het standpunt van 2007 niet langer verenigbaar was met de nieuwe antimisbruikbepalingen. De federale diensten gaven bijgevolg een nieuwe interpretatie aan artikel 9 van het Wetboek der successierechten.

Dat een voorafgaande schenking door de ouders niet langer als tegenbewijs werd aanvaard, terwijl dit voorheen wel het geval was, werd in de rechtsleer sterk bekritiseerd. Op 15 mei van dit jaar werd de minister hierover geïnterpelleerd in het federaal parlement.

Hij deelde mee dat hij zijn diensten de volledige problematiek opnieuw zou laten bestuderen, zodat hij zijn standpunt eventueel kon herzien. Dat onderzoek loopt nog.

De Brusselse regering heeft zich niet uitgesproken over het federale standpunt en zal dat niet doen. We zijn het erover eens dat de administratie de rechtszekerheid optimaal moet waarborgen. Dat is echter niet mogelijk als elk gewest zich uitsprekt over het al dan niet wettelijke kader van een techniek voor successieplanning.

Federale wetsontwerpen tot wijziging van de procedureregels hebben weliswaar een impact op de gewestbelastingen en worden besproken in het Overlegcomité of de interministeriële conferentie Financiën en Begroting. Dit geldt uiteraard niet

cela s'avère justifié. Cet examen est toujours en cours. Pour le reste, je renvoie à la réponse donnée par mon collègue fédéral à la Chambre des représentants.

Quant au gouvernement bruxellois, il ne s'est pas prononcé sur l'opportunité d'une telle position administrative au niveau fédéral et ne le fera pas. Nous sommes tous d'accord avec le fait que l'administration doit garantir au maximum la sécurité juridique. Mais celle-ci ne peut être donnée si chaque Région se prononce sur le caractère licite ou non d'une technique de planning successoral.

Si les projets de loi fédéraux modifiant des règles de procédures ayant un impact sur des impôts régionaux sont en effet discutés au sein du comité de concertation ou de la conférence interministérielle Finances et Budget, ce n'est évidemment pas le cas de chaque circulaire ni de chaque décision administrative des services fédéraux.

Ce que nous pouvons et devrions faire à la Région et dans ce parlement, c'est œuvrer pour des tarifs et des impôts moins élevés et plus justes.

Par le biais de droits de succession moins élevés par exemple, nous éviterions que les Bruxellois nantis ne quittent la Région et nous préserverions ainsi notre assiette fiscale. La sécurité juridique y gagnerait aussi, dès lors que l'on serait moins tenté de faire appel à des montages juridiques.

Mme la présidente.- La parole est à M. de Clippele.

M. Olivier de Clippele.- Vous n'avez pas répondu à la question concernant la base légale de cette décision, qui fixait la date du 1^{er} septembre 2013, et j'ai compris pourquoi.

Je regrette que vous ne vous impliquiez pas plus dans cette problématique, parce que l'article 9 fait partie de nos compétences et que nous débattons ici d'une de ses applications. Dire qu'il s'agit purement d'une question de procédure qui détaille le délai de paiement, de remise d'un formulaire, la manière de le remplir, où de le déposer, est une chose. Mais affirmer qu'une opération est taxable ou non fait partie de nos compétences régionales et ce n'est pas une administration, qui modifie quatre

voor elke rondzendbrief of administratieve beslissing van de federale diensten.

Zowel het gewest, als het parlement kan en moet ijveren voor lagere en rechtvaardigere tarieven en belastingen.

Op die manier kunnen we bijvoorbeeld vermijden dat welgestelde Brusselaars het gewest verlaten en kunnen we onze belastinggrondslag behouden. Ook de rechtszekerheid zou erbij gebaat zijn.

Mevrouw de voorzitter.- De heer de Clippele heeft het woord.

De heer Olivier de Clippele (in het Frans).- *U hebt niet geantwoord op de vraag over de wettelijke grondslag van de beslissing die de datum vastlegde op 1 september 2013, maar ik begrijp nu ook waarom.*

Ik betreur dat u zich niet meer inzet voor de problematiek. Artikel 9 valt immers onder de gewestelijke bevoegdheden en we debatteren hier over een van de toepassingen ervan. U zegt dat het puur een procedurele kwestie betreft, maar de beslissing of een belasting al dan niet kan worden geheven, valt onder de bevoegdheden van het gewest en zolang de wet niet gewijzigd wordt, is het niet aan de administratie om daarover te

fois sa position, qui peut en décider sans que la loi n'ait été amendée.

Je lutte contre cet article 9, car des situations anormales ont été créées par cet article, tel qu'un achat qui date de 30 ans et pour lequel il faut justifier qui a payé quelle partie. Si, pendant cette longue période, des enfants ont été propriétaires et alors que leurs parents étaient usufruitiers, et que cette situation est permise par le Code civil, je ne comprends pas où se trouve l'abus.

Si on pousse le raisonnement que vous semblez approuver du bout des lèvres, cela veut dire que, dans le cas d'une famille dont les enfants ont de l'argent, ces derniers peuvent apporter la preuve nécessaire, car ils sont riches, tandis que les enfants qui n'ont pas d'argent et doivent le recevoir de leurs parents pour pouvoir faire cet achat de logement, n'auront pas de preuve et devront payer des droits de succession. Si c'est votre conception de la justice fiscale, je vous renvoie à vos documents.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "la tarification routière".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Le cabinet de M. De Lille a annoncé le 29 mars de cette année que les trois Régions étaient tombées d'accord sur les modalités d'un projet pilote de taxation au kilomètre dans la zone RER autour de Bruxelles.

Quelque 1.200 personnes issues de différentes

beslissen.

Ik bestrijd artikel 9, want het heeft tot abnormale situaties geleid. Voor een aankoop van dertig jaar geleden moet bijvoorbeeld worden aangetoond wie welk deel heeft betaald. Als gedurende die lange periode de kinderen eigenaar waren van het goed en de ouders de vruchtgebruikers en het Burgerlijk Wetboek dit toestaat, dan is er voor mij geen sprake van misbruik.

Als we uw redenering doortrekken, dan kunnen rijke kinderen de gevraagde bewijsstukken voorleggen, terwijl kinderen die een beroep moeten doen op hun ouders om een woning te kunnen kopen dat niet kunnen en bijgevolg successierechten moeten betalen.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

betreffende "de wegenbelasting".

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Op 29 maart 2013 berichtte het kabinet van staatssecretaris De Lille dat de drie gewesten een akkoord hadden bereikt over een proefproject voor een kilometerheffing in de GEN-zone.*

Ongeveer 1.200 mensen van uiteenlopende sociale

catégories sociales sont actuellement testées afin de vérifier dans quelle mesure ce dispositif modifierait leur mode de déplacement. Nous attendons les résultats pour le début de l'année 2014.

Il y avait au départ un dispositif de péage au kilomètre pour les poids lourds et une vignette pour les autres véhicules. Il semblerait que, pour les poids lourds, ce projet soit postposé jusqu'en 2016.

En ce qui concerne le réseau routier belge, les conducteurs belges bénéficient d'une présomption irréfragable d'utiliser leur véhicule sur l'ensemble du réseau, et devraient donc payer une vignette. Vous avez été critiqué par la Commission européenne à ce propos, cette présomption étant jugée discriminatoire.

Les Belges devraient avoir les mêmes possibilités de choix que les étrangers. De plus, la Commission préfère des systèmes calculant la distance plutôt que des systèmes forfaitaires, qui sont jugés moins équitables.

Quelles sont les recommandations de la Commission européenne en matière de tarification routière ? La Belgique y satisfait-elle ? Allez-vous modifier votre dispositif en fonction de ces recommandations ?

Qu'en est-il des projets de vignette routière pour les véhicules légers ? Ces projets sont-ils toujours à l'ordre du jour ou ont-ils été abandonnés au profit d'un système de tarification au kilomètre ? Quelles décisions concrètes ont-elles été prises dernièrement en cette matière ?

Quel calendrier de mise en œuvre du dispositif a-t-il été arrêté ? Quand le nouveau dispositif doit-il entrer en vigueur ? Quelles sont les études et projets pilotes qui sont nécessaires préalablement à cette mise en œuvre ?

Quels sont les objectifs du projet pilote de taxation au kilomètre dans la zone RER autour de Bruxelles ? Qui est le chargé d'étude de ce projet ? Quel est le coût de ce projet ? Comment ces coûts sont-ils répartis entre les trois Régions ?

Je rappelle enfin que, lors de mon interpellation au ministre Vanraes, j'avais insisté sur le fait que dans

milieus zijn betrokken bij het onderzoek, dat bedoeld is om na te gaan in welke mate een kilometerheffing hun verplaatsingsgedrag zou beïnvloeden. We verwachten de resultaten tegen 2014.

Aanvankelijk was het de bedoeling om een kilometerheffing in te voeren voor vrachtwagens en een wegvignet voor andere voertuigen. De heffing voor vrachtwagens zou worden uitgesteld tot 2016.

Voor Belgen geldt een onweerlegbaar vermoeden dat ze hun wagen op het hele wegennet gebruiken en bijgevolg voor een vignet zouden moeten betalen. De Europese Commissie beschouwt dat vermoeden echter als discriminerend. Belgen zouden immers dezelfde keuzemogelijkheden moeten hebben als vreemdelingen. Bovendien geeft de Europese Commissie de voorkeur aan systemen waarbij rekening wordt gehouden met de werkelijk gereden afstand omdat die eerlijker zijn dan forfaitaire systemen.

Wat zijn de aanbevelingen van de Europese Commissie inzake wegenheffingen? Voldoet België daaraan? Zult u uw plannen wijzigen om ze in overeenstemming te brengen met de aanbevelingen?

Hoe zit het met het wegvignet voor lichte wagens? Wordt het opgegeven voor een kilometerheffing? Welke beslissingen werden precies genomen?

Kunt u de planning toelichten? Wanneer wordt de nieuwe regeling van kracht? Welke studies en proefprojecten moeten er nog worden uitgevoerd?

Wat zijn de doelstellingen van het proefproject in de GEN-zone? Wie voert de studie en het proefproject uit? Hoeveel kost het project? Hoe worden de kosten verdeeld onder de gewesten?

Mijn fractie is voorstander van een slimme kilometerheffing, maar er moet rekening worden gehouden met werknemers van bedrijven die een auto nodig hebben voor hun beroep.

notre groupe, si nous pouvions soutenir l'idée d'une taxation intelligente au kilomètre - adaptée selon le moment et le lieu -, nous estimions qu'il fallait aussi prévoir un système spécifique pour les entreprises qui ont besoin d'un véhicule pour exercer leur profession.

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (*en néerlandais*).- *Notre décision concernant la taxation kilométrique devra tenir compte des recommandations de la Commission européenne.*

Le groupe CD&V a toujours appelé de ses vœux la solution innovante de la taxe intelligente au kilomètre.

Nous devons partir d'une série de principes incontournables : taxer l'usage et non la détention d'un véhicule ; rendre plus coûteux les déplacements aux heures de pointe ; intégrer une série de paramètres environnementaux tels que l'ecoscore des véhicules, sans oublier que ce sont souvent les personnes socialement défavorisées qui utilisent les véhicules les plus polluants. Nous pourrions tenir compte de cet aspect en optant, par exemple, pour une introduction progressive de la taxation kilométrique.

Nous devons également éviter de porter préjudice aux entreprises.

La concertation entre les trois Régions est une bonne chose, car à l'avenir, il faudra nous accorder de plus en plus.

Quand le projet pilote sera-t-il lancé ? Quelle est la composition du comité d'accompagnement ? Comment les trois Régions y sont-elles représentées ? Quel est le coût de ce projet ? Quelle est la clé de répartition utilisée ?

Nous sommes impatients de pouvoir débattre de la première évaluation du projet dans cette enceinte.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Als we een beslissing nemen over een eventuele kilometerheffing, moeten we rekening houden met de aanbevelingen van de Europese Commissie.

De CD&V-fractie is altijd voorstander geweest van een toekomstgerichte oplossing, namelijk de invoering van een intelligente kilometerheffing, die ook wel 'intelligent rekeningrijden' genoemd wordt.

We moeten uitgaan van een aantal principes die mijn partij vanzelfsprekend acht: we moeten niet het bezit maar het gebruik van de wagen belasten; het rijden tijdens de spitsuren moet meer kosten dan tijdens de daluren; het systeem moet ook rekening houden met parameters op het vlak van leefmilieu, zoals de ecoscore van de voertuigen.

Bij dat laatste punt is wel een kanttekening nodig. Burgers met een lager inkomen rijden om financiële redenen vaak met de meest vervuilende wagens. Zij hebben niet altijd de mogelijkheid om een zuinige wagen te kopen. Daar mogen we niet blind voor zijn. Er is duidelijk nood aan een studie over de problematiek. Men zou de kilometerheffing bijvoorbeeld progressief kunnen invoeren.

Daarnaast heeft een kilometerheffing ook gevolgen voor de economie en de werkgelegenheid. Er zal heel wat denkwerk en overleg nodig zijn om de medewerking van de bedrijfs wereld te verkrijgen.

Het is een goede zaak dat de drie gewesten samen overleg hebben gepleegd. We zullen in de toekomst veel vaker tot een akkoord moeten komen.

Wanneer gaat het proefproject van start? Hoe is

Mme la présidente.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Comme j'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer au sein de cette commission, au début de l'année 2011, le gouvernement bruxellois a conclu avec les autres Régions un accord politique de coopération en vue d'une réforme conjointe de la fiscalité routière. Cet accord comprend quatre volets :

- l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds, qui remplacera l'euro-vignette actuelle ;
- l'introduction concomitante d'une vignette pour une durée déterminée, applicable aux véhicules légers. Dans ce cadre, le souhait a été exprimé de garantir la neutralité budgétaire pour les véhicules portant des plaques d'immatriculation belge ;
- l'introduction concomitante de nouveaux modes de calcul pour les taxes de circulation basées sur des paramètres environnementaux ;
- le lancement d'un projet pilote conjoint pour estimer l'impact d'un prélèvement kilométrique pour voitures de tourisme.

Une définition d'approche de ce projet pilote conjoint a été approuvée par les trois Régions au début de cette année, ce qui a permis de lancer le marché public. Comme convenu, le cahier spécial des charges a ensuite été publié le 13 février dernier au Bulletin des adjudications par la Région flamande, en vue de l'attribution du marché.

Ma collègue flamande, Mme Hilde Crevits, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a été désignée pour agir en tant que pouvoir adjudicateur, au nom commun des parties lors de l'attribution et de l'exécution du marché. La Région de Bruxelles-Capitale est représentée par la

het begeleidend comité samengesteld? Hoe zijn de drie gewesten er vertegenwoordigd? Hoeveel kost het proefproject? Welke verdeelsleutel wordt toegepast?

We kijken uit naar de eerste evaluatie van het project. Ik hoop dat die in onze parlementaire debatten aan bod zal komen.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *De Brusselse regering heeft begin 2011 met de andere gewesten een samenwerkingsakkoord gesloten met het oog op een gezamenlijke hervorming van de verkeersfiscaliteit. Het omvat vier delen:*

- *de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in plaats van het huidige euro-vignet;*
- *de gelijktijdige invoering van een tijdelijk vignet voor personenwagens. Voor wagens met Belgische nummerplaat wordt gezocht naar een neutrale begrotingsoplossing;*
- *de invoering van een verkeerstaks berekend op grond van leefmilieucriteria;*
- *de lancering van een gezamenlijk proefproject om de impact van een kilometerheffing op autocars te meten.*

De drie gewesten hebben begin 2013 de opzet van dit gezamenlijke proefproject goedgekeurd. Het Vlaams Gewest heeft het bestek van de openbare aanbesteding op 13 februari in het Bulletin der Aanbestedingen gepubliceerd.

Vlaams minister Hilde Crevits is door de drie gewesten aangeduid om het project te gunnen. Minister Brigitte Grouwels en staatssecretaris Bruno De Lille vertegenwoordigen het Brussels Gewest.

Voor dit proefproject worden minstens 1.200 voertuigen met een 'on board unit' (OBU) uitgerust, een elektronisch betaalsysteem dat met gps-technologie het aantal gereden kilometers, snelheid en tijd registreert.

ministre Brigitte Grouwels et le secrétaire d'État Bruno De Lille.

Pour ce projet pilote, au moins 1.200 véhicules seront équipés d'un dispositif de paiement électronique embarqué ou "on board unit" (OBU) afin d'enregistrer le nombre de kilomètres parcourus et de les tarifer dans le cadre de ce test. Ces petits appareils, qui fonctionnent à l'aide de la technologie GPS, permettent de localiser le véhicule et de déterminer certains de ses paramètres comme l'heure du trajet, son parcours, la distance parcourue et la vitesse adoptée.

Le projet pilote doit analyser les changements de comportement qui interviendraient dans l'hypothèse où les conducteurs de véhicules légers devraient payer un prélèvement kilométrique dans la zone du réseau express régional (RER). Ce test s'inscrit ainsi dans le Plan bruxellois Iris 2, qui prévoit d'examiner au cours de cette législature les effets d'un prélèvement kilométrique sur les véhicules légers.

Ce test permettra notamment d'observer l'influence de la tarification kilométrique sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et les navettes : constate-on des changements dans l'origine ou la destination des déplacements, dans le choix des routes, ou encore dans les heures de déplacement (heures de pointe, heures creuses, etc.) ?

Seront également étudiés l'impact sur l'utilisation des transports publics, ainsi que les variables socio-économiques, c'est-à-dire la mesure dans laquelle le niveau du revenu sera sensible à un prélèvement kilométrique.

Le test se déroulera cette année, de septembre à Noël. Il sera suivi d'un post-test et d'une évaluation. Les résultats finaux de ce projet pilote interrégional devront être disponibles au plus tard en mai 2014.

Pour ce projet pilote, un budget total d'environ un million d'euros a été prévu. Sur la base de la clé de répartition convenue dans la convention de marché conjoint, la Région de Bruxelles-Capitale supporte 6% des frais, soit plus ou moins 61.000 euros, TVA incluse.

Les offres ont entre-temps été déposées et sont

Het proefproject moet een beeld geven van de gedragsverandering van bestuurders van lichte voertuigen indien zij in de GEN-zone een kilometerheffing zouden moeten betalen. Het project past ook in het Brusselse Iris 2-Plan, dat de inschatting van het effect van een kilometerheffing op lichte voertuigen nog tijdens deze legislatuur vooropstelt.

Ook wordt onderzocht wat het effect van een kilometerheffing op het woon/werk- of pendelverkeer is.

Tevens worden de invloed op het gebruik van het openbaar vervoer en socio-economische variabelen onderzocht, zoals de vraag of het inkomensniveau gevoelig is aan een slimme kilometerheffing.

Het proefproject loopt van september 2013 tot Kerstmis, gevolgd door een nameting en een evaluatie. De eindresultaten van dit interregionaal proefproject zijn ten laatste tegen mei 2014 beschikbaar.

Voor dit proefproject is in een totaalbudget van 1 miljoen euro voorzien. Op basis van de overeengekomen verdeelsleutel in de gezamenlijke aanbestedingsovereenkomst draagt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 6% of ongeveer 61.000 euro, btw inbegrepen, van de kosten.

De offertes zijn intussen ingediend en worden momenteel onderzocht.

Over de kilometerheffing voor vrachtwagens zijn in het najaar 2012 zowel de bedrijven als de verschillende belangengroepen en de Europese Commissie geraadpleegd.

Na deze overlegfase hebben de drie gewestregeringen een definitieve architectuur goedgekeurd. De Brusselse Hoofdstedelijke regering deed dit als eerste op 20 december 2012.

Elke vrachtwagen moet een 'on board unit' (OBU) ophalen bij een verdeelpunt en zich laten registreren. De chauffeur kan het toestel in enkele minuten zelf in de cabine van de vrachtwagen installeren.

De OBU registreert via satelliettechnologie welke afstand de vrachtwagen over welke wegen aflegt.

actuellement à l'étude.

En ce qui concerne le prélèvement kilométrique pour poids lourds, les entreprises susceptibles de reprendre le rôle de fournisseur de service, les divers groupements d'intérêts et la Commission européenne ont été consultés fin 2012. Au terme de cette phase de consultation, les trois gouvernements régionaux ont approuvé l'architecture définitive. Le gouvernement bruxellois a été le premier à se prononcer, le 20 décembre 2012.

Chaque poids lourd devra se doter d'un OBU auprès d'un point de distribution et se faire enregistrer. Cet appareil pourra facilement être installé dans l'habitacle du poids lourd par le conducteur lui-même. Via la technologie satellitaire, l'OBU enregistre la distance parcourue par le véhicule, ainsi que l'itinéraire emprunté. Les données sont ensuite transmises à un centre de traitement, qui établit une facture.

Un test de tels OBU a déjà été réalisé à notre initiative en Région bruxelloise, dans les autocars. À cette occasion, toutes les rues et routes bruxelloises avaient été qualifiées, en distinguant les grands et les petits axes, etc. Les conducteurs des véhicules équipés de ce dispositif pouvaient voir le compteur tourner et la facturation se mettre en route.

Nous avons fait cela il y a cinq ans déjà, en recourant à la technique utilisée à l'époque par les Allemands, qui possèdent également un système OBU de ce type pour les poids lourds.

Les non-payeurs ou les fraudeurs pourront être détectés par des dispositifs de contrôle. Les contrevenants recevront une amende ou seront arrêtés par une équipe de contrôle.

Cette architecture définitive forme la base pour l'élaboration d'un cahier des charges en vue d'attirer un "single service provider" (SSP), c'est-à-dire un partenaire privé qui élaborera, construira, financera, entretiendra et exploitera le système selon le principe "design, build, finance and maintain" (DBFM).

L'objectif des Régions est de lancer ce marché public à la mi-2013. Le 23 mai dernier, le gouvernement a démarré la première phase de la

Het aantal gereden kilometers wordt via draadloze technologie naar een verwerkingscentrum doorgeseind, dat vervolgens een factuur opmaakt.

Het Brussels Gewest heeft de OBU al in autocars uitgetest. Alle Brusselse straten werden toen in grotere of kleine verkeersknooppunten onderverdeeld. De bestuurders konden de tarifiering op het scherm volgen.

De test hebben we vijf jaar geleden met Duitse technologie laten uitvoeren. De Duitsers beschikken ook over een OBU-systeem voor vrachtwagens.

Fraude kan via detectieapparatuur worden opgespoord. Overtreders krijgen een boete of kunnen door een controleteam worden onderschept.

De definitieve architectuur vormt het vertrekpunt voor de opmaak van een bestek met het oog op het aantrekken van een Single Service Provider (SSP), een privé-partner die het systeem zal ontwerpen, bouwen, financieren, onderhouden en uitbaten (Design, Build, Finance and Maintain).

Het is de bedoeling de overheidsopdracht nog deze zomer te lanceren. Op 23 mei 2013 heeft de Brusselse regering de eerste stap van de aanbestedingsprocedure goedgekeurd, met name de samenvoegingsovereenkomst die de samenwerking tussen de gewesten tijdens de aanbesteding regelt en de selectieleidraad.

U ziet het, de regering zit niet stil!

procédure d'appel d'offres, en approuvant la convention de marché conjoint qui règle les différents aspects de coopération entre les Régions durant l'appel d'offres et le guide de sélection.

Vous pouvez le constater, le gouvernement travaille !

M. Vincent De Wolf.- Ne me provoquez pas !

M. Guy Vanhengel, ministre.- L'approbation du cahier spécial des charges est prévue pour le mois de juillet, après quoi les offres pourront être déposées jusqu'en décembre. Le calendrier prévoit ensuite de finaliser au printemps 2014 les négociations avec le candidat retenu, et de débiter la phase de construction à la mi-2014.

Entre-temps, nous élaborons les textes légaux nécessaires et nous négocions avec le niveau fédéral, en vue de sortir du traité Eurovignette et de s'assurer de la déductibilité du prélèvement kilométrique dans l'impôt des sociétés et du respect du principe du "non bis in idem".

D'après le calendrier élaboré par le consultant externe - le consortium Fairway -, le système de prélèvement kilométrique pour camions devrait être opérationnel d'ici 2016.

Abordons maintenant la vignette routière pour véhicules légers prévue dans l'accord politique sur demande de la Région wallonne. S'il n'existe pas de cadre légal au niveau européen pour véhicules légers, la Commission européenne a en effet pointé de manière informelle certains risques juridiques si la vignette était applicable sur l'ensemble du réseau routier et était obligatoire pour les usagers belges.

Il semble dès lors indiqué de limiter le champ d'application de cette vignette, mais cela influe bien évidemment sur la rentabilité du système. Il faudra, le cas échéant, prévoir plus de contrôles, de caméras et de panneaux de signalisation.

Le gouvernement bruxellois a indiqué le 28 mars dernier qu'il n'était pas opposé à des études supplémentaires visant l'instauration d'une vignette, pour autant que ces études tiennent compte de la spécificité de Bruxelles. La balle est donc pour l'instant dans le camp de la Région

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *U tergt mij!*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Het bijzonder bestek wordt normaal gezien in juli goedgekeurd. Daarna kunnen kandidaten tot december offertes indienen. Vervolgens wordt er een kandidaat geselecteerd. De onderhandelingen met de kandidaat zouden in de lente van 2014 afgerond moeten zijn. Halfweg 2014 kan het echte werk dan van start gaan.*

Inmiddels bereiden we wetteksten voor en overleggen we met de federale overheid over de uitstap uit het systeem van het eurovignet. We willen ook dat de kilometerheffing aftrekbaar is van de vennootschapsbelasting en dat het principe dat dubbel belasten uit den boze is, te allen tijde wordt gerespecteerd.

Volgens de planning die de externe consultant Fairway opstelde, zou de kilometerheffing voor vrachtwagens tegen 2016 kunnen worden ingevoerd.

Voor het wegvignet voor personenwagens bestaat er geen Europees wettelijk kader, maar de Europese Commissie wees wel op een aantal mogelijke juridische problemen als het wegvignet zou gelden voor het hele Belgische wegennet en verplicht zou worden voor alle Belgische autobezitters.

Bijgevolg lijkt het beter te zijn om het toepassingsveld van het wegvignet te beperken, maar dan zal het uiteraard minder opbrengen. Er moeten dan ook meer controles worden uitgevoerd en borden en camera's worden geplaatst.

De Brusselse regering verklaarde op 28 maart dat ze niet gekant is tegen bijkomende studies over het wegvignet, op voorwaarde dat er rekening wordt gehouden met het specifieke karakter van Brussel. Het Waals Gewest is nu aan zet.

wallonne.

En conclusion, les trois Régions ont actuellement mis la priorité sur le prélèvement kilométrique pour poids lourds et sur le projet pilote pour les véhicules légers, sans pour autant faire fi des autres volets de l'accord politique. Enfin, à plus long terme, nous pouvons envisager l'introduction d'un prélèvement kilométrique intelligent comme instrument dynamique de taxation de l'utilisation de la voiture.

M. Vincent De Wolf.- Je ne relancerai pas le débat, malgré les provocations du ministre. Je lui rends hommage d'avoir, équipé de son autobus et de sa gouaille habituelle, mesuré il y a cinq ans déjà les différences d'évolution dans les différentes rues bruxelloises. Je déplore donc que cinq ans plus tard, rien n'ait été effectivement entrepris.

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "la réforme de la fiscalité automobile en Région bruxelloise".

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- Cette interpellation aurait pu être jointe à la précédente, tant les thématiques se rejoignent.

Le Service public fédéral (SPF) Économie a publié une étude sur le nombre de voitures mises ou remises en circulation en 2012. Pour Bruxelles, plusieurs constats peuvent être posés. Ainsi, le nombre de véhicules mis et/ou remis en circulation lors d'une année de Salon de l'auto n'a jamais été

De drie gewesten geven nu voorrang aan de kilometerheffing voor vrachtwagens en het proefproject voor personenwagens, wat niet betekent dat de rest van het akkoord niet wordt nageleefd. Op langere termijn komt er eventueel een intelligente kilometerheffing voor personenwagens.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Mijnheer Vanhengel, het is goed dat u vijf jaar geleden al tests hebt laten uitvoeren, maar ik betreur dat er sindsdien niets is gerealiseerd.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

betreffende "de hervorming van de verkeersbelasting in het Brussels Gewest".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (in het Frans).- *De FOD Economie publiceerde een studie over het aantal auto's dat in 2012 (opnieuw) in het verkeer werd gesteld. Voor dit gewest lag dit aantal tijdens een jaar met een Autosalon nooit zo laag als in 2012: het ging om 155.560 wagens.*

Deze daling geldt vooral voor nieuwe wagens: in 2012 werden 5.816 nieuwe wagens minder ingeschreven dan in 2011. Als we alleen rekening

aussi faible qu'en 2012. Au total, ce sont 155.560 voitures qui ont été mises ou remises en circulation l'année dernière sur le territoire de notre Région.

Cette baisse s'observe surtout pour les voitures neuves : 5.816 voitures neuves de moins immatriculées à Bruxelles en 2012 par rapport à 2011. Cette baisse constitue une tendance significative. Si on ne tient compte que des années paires, soit des années de Salon de l'auto, on constate que le volume total d'immatriculations de voitures neuves est passé de 98.056 unités à quelque 83.431 unités, soit une réduction notable de l'ordre de 15%.

Cette baisse peut trouver une explication dans divers facteurs : la crise économique profonde, qui pousse les acheteurs potentiels à différer leur achat, une évolution notable des mentalités, qui rend sans doute moins psychologiquement nécessaire le rachat d'un second véhicule par ménage, ainsi que les difficultés récurrentes rencontrées par les automobilistes à trouver du stationnement à proximité de leur domicile.

L'étude du SPF Économie relève un autre phénomène intéressant : le moteur à essence regagne d'année en année des parts de marché. Alors qu'il ne représentait, en ce qui concerne les voitures neuves, plus que 16,67% (soit une voiture sur six) il y a quelques années, il représentait en 2012 près de 25%, soit près d'une voiture sur quatre.

À l'opposé, les véhicules à motorisation électrique et/ou hybride restent très marginaux en Région bruxelloise. En 2012, ne furent ainsi mis en circulation que 147 véhicules électriques et 681 véhicules à moteur hybride. Même si ces chiffres sont en croissance depuis quelques années, leur essor reste faible à Bruxelles.

Enfin, nous noterons également que le nombre de motos et mobylettes mises en circulation reste stable, voire tend à se restreindre, malgré la congestion croissante du trafic automobile à Bruxelles. On pourrait pourtant penser qu'il s'agit de bonnes alternatives.

L'accord de gouvernement prévoit dans son chapitre "Une action globale contre toutes les formes de pollution", une réforme des taxes de

houden met de even jaren van het Autosalon stellen we een daling vast van 15%.

Dit kan te wijten zijn aan tal van factoren: de economische crisis, een mentaliteitswijziging en de moeilijkheid om een parkeerplaats te vinden in de buurt van waar men woont.

Uit de studie bleek een ander interessant verschijnsel: het marktaandeel van de benzine-motor wordt elk jaar groter en bedraagt nu bijna een op vier.

Het aantal elektrische en/of hybride wagens blijft in ons gewest bijzonder laag, al neemt het de laatste jaren wel toe. In 2012 werden er 147 elektrische wagens en 681 hybride voertuigen in het verkeer gesteld.

Het aantal in Brussel in het verkeer gestelde motors en bromfietsen blijft stabiel en neemt zelfs af, al zijn dit goede alternatieven in het drukke verkeer.

In het regeerakkoord wordt in het hoofdstuk "Een alomvattend beleid tegen alle vormen van vervuiling" een hervorming van de belasting op de inverkeerstelling en van de verkeersbelasting vooropgesteld om voertuigen met hoge milieuprestatie te valoriseren.

Hoe staat het vandaag met die hervormingen? Hoe bent u van plan de huidige marktendensen (dalend aantal inschrijvingen, veroudering van het Brusselse wagenpark, toename van benzinewagens en bijzonder laag aantal elektrische of hybride wagens) in die hervormingen te integreren?

Welke motortypes moeten volgens het regeerakkoord worden gevaloriseerd en welke bestraft?

Door de crisis veroudert het Brusselse wagenpark. Oudere wagens vervuilen sterker dan nieuwe. Hoe zal de regering hiermee rekening houden, zonder diegenen die vandaag geen nieuwe wagen kunnen aankopen te bestraffen?

Hoe is de regering van plan om elektrische en hybride wagens te stimuleren, afgezien van de fiscale hefboom? Moeten er geen andere concrete acties komen?

Wat vindt de regering van een systematische actie

mise en circulation et des taxes de circulation favorisant les véhicules à haute performance environnementale. Sur la base des dernières données, j'aimerais vous poser les questions suivantes.

Où en sont aujourd'hui les réflexions sur la réforme des taxes de mise en circulation et des taxes de circulation ? Comment, dans le cadre de cette réforme, intégrez-vous les tendances actuelles du marché, à savoir la baisse du nombre d'immatriculations, le vieillissement du parc automobile bruxellois, la remontée de la motorisation à essence, la baisse corollaire de la motorisation diesel et le très faible taux de motorisation hybride ou électrique ?

L'accord de gouvernement prévoit que la réforme de la fiscalité automobile valorisera les véhicules à haute performance environnementale. Dans ce cadre, quels type de moteur seront-ils valorisés et, à l'inverse, quelles motorisations seront-elles pénalisées ?

Les moteurs à essence sont de gros producteurs de CO₂, mais les motorisations diesel sont plus nocives en termes d'émission de particules fines.

Par ailleurs, face à la crise, le parc automobile bruxellois a tendance à vieillir. On sait que les voitures anciennes ont naturellement tendance à polluer plus que les voitures neuves, qui bénéficient des dernières évolutions technologiques. Comment le gouvernement tiendra-t-il compte de cette réalité, sans pénaliser ceux qui n'ont pas les moyens aujourd'hui de remplacer leur véhicule ?

Hormis le levier fiscal, comment le gouvernement répond-il au défi de l'électrification ou de l'hybridation du parc automobile bruxellois ? Le nombre d'immatriculations de véhicules électriques ou hybrides est particulièrement faible, malgré les efforts de promotion de ces véhicules que font plusieurs membres du gouvernement. D'autres actions concrètes ne doivent-elles pas être envisagées pour encourager les acheteurs de véhicule à se doter de tels moteurs ?

Que pense le gouvernement d'une action systématique visant à placer, lors de chaque chantier de voirie et/ou lors de la création de nouveaux emplacements Villo ou de voitures

waarbij er bij werken op de openbare weg of bij de aanleg van nieuwe Villo-stations of parkeerplaatsen voor autodelen nieuwe elektrische oplaadpalen worden geplaatst?

Hoe houdt de regering rekening met het feit dat er elk jaar slechts een beperkt aantal motoren en bromfietsen wordt verkocht, terwijl dit toch een interessant alternatief vervoermiddel is? Kan de aankoop ervan niet worden gestimuleerd door fiscale maatregelen en door ze op het trottoir te laten parkeren?

partagées, des bornes de rechargement ? Cela permettrait de doter, dans des délais raisonnables, l'ensemble du réseau routier bruxellois et les quartiers, des infrastructures de rechargement nécessaires.

Enfin, comment le gouvernement intègre-t-il dans sa réflexion le fait qu'il n'y ait qu'un faible nombre de motos et motocyclettes vendues par an en Région de Bruxelles-Capitale, alors que c'est un moyen de transport alternatif très intéressant ? Le levier fiscal peut-il être actionné pour encourager l'acquisition de motos et de motocyclettes en Région bruxelloise et leur permettre de stationner sur les trottoirs ?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- Je rejoins la plupart des interrogations de M. Cerexhe. Ce n'est pas la première fois que nous débattons de la réforme des taxes de circulation.

La position de ma formation politique à ce propos est très simple : il faut taxer en fonction de l'usage et pas de la possession, et il faut encourager l'achat de véhicules moins polluants. À cet égard, je voudrais préciser un point au sujet des véhicules les plus polluants et d'une réforme de la taxation qui pénaliserait ceux qui possèdent ces véhicules, dont on suppose qu'ils sont aussi les plus pauvres. Ceci est pour partie faux à Bruxelles.

En effet, les chiffres montrent que les véhicules les plus anciens appartiennent à des familles qui ont plus d'un véhicule. La voiture la plus ancienne est la deuxième, troisième, voire quatrième voiture de la famille ! Une fois que la voiture de papa ou de maman est devenue ancienne et qu'une nouvelle a été achetée, on donne l'ancienne à l'aîné, qui la transmet au cadet et ainsi de suite, quand on a suffisamment de moyens.

Le parc automobile ancien est principalement propriété de personnes qui ont des moyens, plutôt que de celles qui n'en ont pas. Systématiquement, les représentants du Parti socialiste me reprennent

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat (*in het Frans*).- *Ik sluit mij grotendeels aan bij de vragen van de heer Cerexhe.*

Mijn politieke formatie pleit voor een auto-belasting op basis van het gebruik en niet op basis van het bezit en vindt dat de aankoop van minder vervuilende voertuigen moet worden aangemoedigd.

De socialisten vrezen dat een belasting op de meest vervuilende voertuigen vooral de minst goeoden zal treffen. Dat is echter maar gedeeltelijk waar voor Brussel. Uit de cijfers blijkt immers dat de oudste voertuigen vooral toebehoren aan gezinnen die meerdere voertuigen hebben. Het gaat bijvoorbeeld om ouders die hun oud voertuig aan een van de kinderen hebben gegeven.

dans ce débat en disant qu'un système de taxation pénaliserait les pauvres, parce que ce sont eux qui possèdent les voitures les plus polluantes. Ce n'est pas tout à fait vrai. Il faut regarder les chiffres attentivement.

Mme la présidente.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- L'accord de majorité bruxellois, plus particulièrement le chapitre "Un développement durable et solidaire", prévoit en effet un nombre de mesures visant à réduire les émissions liées à la circulation. Un des moyens pour y parvenir consiste à réformer les taxes de circulation, en vue de valoriser les véhicules à haute performance environnementale.

La fiscalité n'est cependant pas la panacée. Si un impôt peut avoir un effet incitatif ou dissuasif, il convient, en l'occurrence, d'attirer l'attention sur certains facteurs, afin de ne pas créer de faux espoirs.

La taxe de circulation annuelle et la taxe de mise en circulation lors de l'achat d'un véhicule ont, à l'origine, une finalité purement financière. Si nous voulons les transformer en outils d'intervention, nous devons assumer, à terme, une diminution des recettes fiscales.

De plus, nous devons également tenir compte des conséquences sociales d'une réforme valorisant les véhicules propres, sachant que les voitures neuves sont généralement bien plus intéressantes sur le plan environnemental que les modèles plus anciens et moins coûteux.

Je peux d'ailleurs vous annoncer la bonne nouvelle du jour : le ministre-président et moi-même avons posé la première pierre du nouveau site d'une grande marque premium de voitures et de motos à Evere. Cette commune devient petit à petit un site de référence dans notre Région !

Cette marque va proposer, d'ici la fin de l'année, dans ses nouvelles installations de 28.000m², des motos et des scooters 100% électrique. Elle lancera également le nouveau modèle de sa voiture 100% électrique. Son autonomie sera de 180km, ce qui est relativement important pour une voiture électrique. L'année prochaine, un modèle plus

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Het Brussels regeerakkoord bevat inderdaad een aantal voorstellen om de uitstoot van het verkeer te verminderen, zoals een hervorming van de verkeersbelastingen om voertuigen met hoge milieuprestaties te valoriseren.*

Fiscaliteit is evenwel geen wondermiddel. De jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inkeerstelling bij aankoop zijn momenteel zuiver financierende heffingen. Als we ze willen omzetten tot sturende belastingen, moeten we ook aanvaarden dat de ontvangsten op termijn kunnen dalen.

Verder moeten we ook oog hebben voor de sociale gevolgen van een hervorming die propere wagens valoriseert, wetende dat nieuwe wagens vaak betere milieuprestaties vertonen dan oude en goedkopere modellen.

Ik kan u overigens meedelen dat ik samen met de minister-president in Evere de eerste steen heb gelegd van een nieuwe vestiging van 28.000 m² van een groot Europees auto- en motormerk.

Dat merk zal tegen het einde van het jaar volledig elektrische motoren en scooters voorstellen alsook een volledig elektrische wagen met een autonomie van 180 km.

Brussel is als uitvalsbasis gekozen omdat wij de Europese hoofdstad zijn en omdat een stad perfect geschikt is voor de lancering van dit soort product.

Zodra er volledig elektrische voertuigen zijn die voldoende autonomie hebben om bijvoorbeeld heen en weer naar de zee te rijden, zullen zij meer succes kennen bij het publiek.

De huidige elektrische voertuigen hebben een relatief beperkte autonomie en lijken meer op ijskarretjes dan op stijlvolle wagens. De

grand aux lignes futuristes verra le jour sur ce site d'Evere.

Bruxelles a été choisie comme localisation de départ pour sa fonction de capitale européenne, car la marque en question est européenne, mais aussi parce qu'un site urbain convient parfaitement au lancement de ce type de produit.

Ceci répond en partie à la question de M. Cerexhe concernant la mise en route de véhicules électriques et hybrides. Une fois que les grosses marques et les autres passeront au 100% électrique et proposeront des voitures avec une autonomie suffisante pour effectuer, par exemple, un trajet aller-retour à la mer sans devoir recharger le moteur, ce type de véhicules sera de plus en plus présent dans notre parc automobile.

Tous les véhicules électriques proposés jusqu'à présent sur le marché disposaient d'une autonomie relativement réduite et avaient plutôt l'aspect d'une charrette de marchand de glace que d'une voiture de standing. L'évolution actuelle va immanquablement accélérer le renouvellement du parc automobile en faveur des véhicules électriques et hybrides.

Mon collègue Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Mobilité, est d'ailleurs un des premiers à s'être lancé dans l'acquisition d'un véhicule exclusivement électrique.

La taxe annuelle de circulation varie entre 75 euros et 2.000 euros, ce qui représente une variation importante. Pour la plupart des automobilistes, elle correspond à une charge d'une centaine d'euros par an.

La taxe de mise en circulation s'élève au minimum à 61,50 euros et au maximum à 5.000 euros, mais la toute grande majorité des automobilistes paie entre 120 et 870 euros. La puissance du moteur, exprimée en chevaux fiscaux ou en kilowatts, détermine le montant de la taxe. En général, cela signifie que, plus le véhicule est cher, plus la taxe est élevée.

Les taxes actuelles de circulation ne sont donc que peu incitatives, mais peuvent, en ce sens, être considérées comme sociales.

Notons aussi que la part de la fiscalité régionale

technologische evolutie zal de vervanging van het wagenpark door elektrische en hybride voertuigen zeker versnellen.

De jaarlijkse verkeersbelasting schommelt tussen 75 en 2.000 euro. De meeste automobilisten betalen enkele honderden euro's.

De belasting op inverkeerstelling schommelt tussen 61,50 en 5.000 euro. De meeste automobilisten betalen tussen 120 en 870 euro. Deze tarieven zijn afhankelijk van de cilinderinhoud en de motorkracht. Hoe duurder de wagen, hoe hoger de heffing.

De huidige verkeersbelastingen zijn dus amper sturend, maar zijn wel sociaal van aard.

Het gewestelijk aandeel in de belastingen op het autobezit en op het autogebruik is eerder bescheiden, namelijk gemiddeld 12,5%. De btw op de aankoop, het onderhoud, de herstellingen en de brandstofaccijnzen wegen veel zwaarder door op het gezinsbudget.

Ik ben een groenere autofiscaliteit zeker genegen, maar ik wil geen valse verwachtingen scheppen. De manoeuvreerruimte en mogelijke impact zijn relatief beperkt, zeker wat de jaarlijkse verkeersbelasting betreft.

De belasting op inverkeerstelling kan in theorie al wat meer sturend werken, maar dan enkel voor rationele kopers. De aankoop van een wagen is echter niet altijd een zuiver rationele beslissing. De eerste bekommernis gaat doorgaans uit naar prijs, model en kleur. De vraag is in welke mate hierin verandering zou komen door de heffing met een paar honderd euro te verhogen of te verlagen.

Daarbij komt ook dat een gewest in het kader van zijn fiscale bevoegdheden enkel de tarieven van de eigen bewoners kan wijzigen. We kunnen dus de wagens van de Brusselaar treffen, maar sommige wagens die met hen in de file staat, blijven buiten schot.

Voor zware motorfietsen bedraagt de jaarlijkse verkeersbelasting ongeveer 50 euro. Motorfietsen met een cilinderinhoud van 250 kubieke centimeter en minder zijn vrijgesteld van de verkeersbelasting.

dans la totalité des taxes et des autres charges qui pèsent sur la possession et sur l'usage d'un véhicule est plutôt modeste : 12,5% en moyenne. La TVA sur l'acquisition, les entretiens, les réparations et les accises des carburants pèsent bien plus lourd dans le budget du ménage.

Si je suis favorable à une fiscalité automobile plus verte, il ne faut pas se leurrer. La marge de manœuvre et l'impact éventuel sont relativement réduits, particulièrement en ce qui concerne la taxe de circulation annuelle.

La taxe de mise en circulation peut, en théorie, être un peu plus dissuasive, du moins pour les acheteurs rationnels. L'acquisition d'une nouvelle voiture n'est cependant pas toujours une décision purement rationnelle. L'acheteur se soucie en premier lieu du prix, du modèle et de la couleur. Il convient dès lors de se demander dans quelle mesure un changement de comportement surviendrait si on en venait à modifier d'une centaine d'euros l'une ou autre taxe.

En outre, les compétences fiscales d'une Région se limitent en la matière à ses propres habitants. Nous pouvons donc intervenir sur les voitures des Bruxellois, mais pas sur les autres voitures qui se trouvent dans le même bouchon. Tous ces éléments doivent être pris en considération lors d'une éventuelle réforme de la fiscalité automobile.

La taxe annuelle de circulation sur les motos les plus puissantes est fixée aujourd'hui uniformément à environ 50 euros. Les motos dont la cylindrée du moteur est égale ou inférieure à 250 centimètres cubes sont exonérées de la taxe de circulation.

Quant à la taxe de mise en circulation, elle est calculée selon la puissance du moteur. Les tarifs sont les mêmes que pour les voitures, ce qui signifie qu'ils sont peu élevés pour les motocyclettes, et substantiels pour les motos plus puissantes.

En d'autres termes, la marge de manœuvre est encore plus limitée que pour les voitures. Il existe un seuil fiscal uniquement pour l'achat d'une moto plus puissante. À ma connaissance, l'acceptabilité sociale en faveur de la suppression de ce seuil n'est pas absolue.

De belasting op inverkeerstelling wordt berekend op basis van het vermogen van de motor. De tarieven zijn dezelfde als voor auto's, dit wil zeggen laag voor kleinere motoren en zeer hoog voor de zwaarste motoren.

De beleidsruimte is dus nog beperkter dan voor wagens. Enkel voor de iets zwaardere motoren is er een fiscale drempel bij de aankoop. Bij mijn weten bestaat er geen draagvlak om die drempel op korte termijn weg te werken.

In tegenstelling tot de wagen, kan een motorfiets wel voor 100% als beroepskosten in de belasting-aangifte worden opgenomen. Dit voordeel zou meer mensen ertoe moeten aanzetten om gemotoriseerde tweewielers te gebruiken in ons stadsgewest.

De lancering van elektrische scooters met een grote autonomie kan helpen om die markt te versterken.

Motoren zijn voor mij een waardig alternatief in de huidige context van fileleed, hoge vervuiling en openbaar vervoer dat tijdens de spitsuren onder druk staat. Ik ben dan ook geen voorstander van nieuwe belastingen op motoren. Alle voordelen inzake het gebruik van een motorfiets moeten worden behouden, met name inzake parkeerbeleid.

De hervorming van de verkeersbelastingen mag tot slot niet beperkt blijven tot een resem kleine maatregelen op het eigen grondgebied. Er is nood aan een globale en coherente aanpak in de drie gewesten.

Onze eigen actiemiddelen, op fiscaal en ander vlak, zijn beperkt. Samenwerken is dus de enige oplossing.

En revanche, en termes de frais professionnels, et à la différence de la voiture, la moto est un outil qui peut être déduit à 100% de ses revenus dans la déclaration fiscale. Il s'agit d'un avantage particulier qui devrait inciter davantage de gens à utiliser les véhicules à deux roues motorisés pour se déplacer dans une Région urbaine comme la nôtre.

De même, je pense que l'idée de mettre en place davantage de scooters électriques de marque connue, possédant une grande autonomie, peut aider à fortifier ce marché.

Dans le contexte actuel de saturation du trafic, de taux élevé de pollution et de pression sur les transports publics aux heures de pointe, la moto me semble effectivement une alternative valable.

Je crois savoir que ce n'est pas le cas pour tout le monde. Pour ma part, je suis fortement opposé à l'idée de taxer davantage les motos. De même, toutes les facilités possibles à l'égard de l'utilisation de la moto doivent être maintenues, notamment en ce qui concerne le stationnement.

Ce mode de transport est largement utilisé dans d'autres villes, même européennes, et permet d'être plus performant dans ses déplacements.

Pour conclure, une réforme efficace des taxes de circulation nécessite une approche globale et cohérente dans les trois Régions, plutôt que l'élaboration d'une série de petites mesures sur son propre territoire. Je continuerai donc à plaider pour une réforme de la fiscalité automobile dans le cadre de l'accord politique entre les trois Régions, abordé précédemment aujourd'hui.

Je suis absolument convaincu que dans ce type de politiques, il convient de se rendre compte que notre territoire est restreint, tout comme le nombre de Bruxellois par rapport au reste des habitants de la Belgique. Bruxelles est en effet une ville internationale peuplée de Luxembourgeois, de Hollandais, de Français, d'Allemands, de Polonais, etc., qui y circulent également.

Il nous faut nous montrer raisonnables, car les outils dont nous disposons au niveau régional, fiscaux ou autres, ne sont pas nombreux. Travaillons donc en chœur avec les autres.

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- Je suis d'accord avec votre conclusion en faveur d'une concertation. Je vous rejoins également sur votre opposition à taxer davantage les motos. Au contraire, il faut faire un effort supplémentaire dans ce domaine. Quand on compare le nombre d'immatriculations de motos ou de scooters à Bruxelles et dans d'autres villes, on constate qu'elles sont plutôt à la baisse chez nous. Nous devons encourager ce mode de déplacement en ville.

Par ailleurs, je me réjouis avec vous du fait que le grand constructeur automobile que vous avez évoqué ait pu rester en Région bruxelloise pour construire son modèle, notamment sur le plan du développement de l'emploi.

Le fait que de grands constructeurs investissent dans ce type de véhicule peut marquer une tendance. Toutefois, les pouvoirs publics doivent également développer un réseau de bornes rechargeables sur le territoire de la Région bruxelloise. D'autres villes l'ont fait et la Région doit, en accord avec les communes, développer un réseau performant dans ce domaine.

Mme la présidente.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Ce n'est que la semaine dernière que les autorités européennes ont enfin validé le branchement normalisé pour l'ensemble de l'Europe.

Je crois dès lors que le développement de bornes pourra se faire plus rapidement et plus aisément. Cet élément clef freinait les volontés d'investissement, qu'elles soient privées ou publiques.

Maintenant que nous connaissons les normes européennes en termes de branchement et de recharge de véhicules électriques, nous pouvons envisager d'investir dans ces équipements.

- *L'incident est clos.*

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (*in het Frans*).- *Het is goed dat u voor overleg pleit. Net als u vind ik het geen goed idee om motoren zwaarder te belasten. Ze zouden zelfs fiscaal interessanter moeten worden, want het is een verplaatsingsmethode die moet worden gestimuleerd.*

Ik ben ook verheugd dat een grote auto-constructeur in het Brussels Gewest blijft. Dat is goed voor de werkgelegenheid.

Het is bovendien positief dat grote auto-constructeurs in elektrische voertuigen investeren. De overheid moet echter ook zorgen voor een netwerk van laadpalen. In andere steden wordt daar al werk van gemaakt.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *De EU voerde pas afgelopen week een norm in voor laadpalen. Volgens mij zal de ontwikkeling nu in een stroomversnelling geraken. Bij gebrek aan een standaard, was er immers veel koudwatervrees bij investeerders.*

Nu er dus een Europese norm is voor het aankoppelen en herladen van elektrische voertuigen, kunnen we investeren.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "l'ouverture de 20 postes de directeur-chef de service dans l'administration régionale bruxelloise".

Mme la présidente.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Le Moniteur belge du 25 avril 2013 a publié un appel aux candidatures pour la vacance des emplois de directeur-chef de service (rang A4), attribués par mandat au Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

La durée du mandat est de cinq ans. Le mandataire sera évalué durant l'exercice de son mandat.

Comment procédera-t-on là l'évaluation des candidatures? Qui sera chargé de faire ces évaluations?

En application de l'article 451 octies, qui déroge à l'article 30 bis du statut, ces emplois sont ouverts simultanément aux agents statutaires, aux membres du personnel statutaire et aux membres du personnel contractuel du secteur public, aux membres du personnel d'une assemblée parlementaire et aux membres du personnel du Conseil des commissions communautaires.

Est-il exact que ces emplois sont également ouverts aux membres de cabinets ministériels?

Dans les conditions précisées, les candidats devront disposer d'une expérience d'au moins six ans dans une fonction dirigeante. L'appel à candidatures précise qu'on entend cette expérience comme la gestion dans un service public ou dans une organisation du secteur privé.

Le secrétaire d'État peut-il préciser qui va apprécier si le candidat répond à cette expérience

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de 20 vacatures voor mandaatbetrekkingen 'directeur-diensthoofd' bij het Brussels gewestelijk bestuur".

Mevrouw de voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *In het Belgisch Staatsblad van 25 april 2013 werd een oproep tot kandidaatstelling gepubliceerd voor de vacatures directeur-diensthoofd bij het Brussels gewestelijk bestuur.*

De duur van het mandaat bedraagt 5 jaar. De betrokkene wordt geëvalueerd tijdens de uitoefening van zijn mandaat.

Hoe worden de kandidaturen geëvalueerd? Wie is daar verantwoordelijk voor?

Krachtens artikel 451 octies, dat afwijkt van artikel 30 bis van het statuut, staan voorgemelde functies open voor het voltallige personeel van de overheidssector, de personeelsleden van een parlementaire vergadering en van de Raden van de gemeenschapscommissies.

Klopt het dat die betrekkingen ook openstaan voor leden van de ministeriële kabinetten?

De kandidaten moeten ten minste zes jaar ervaring hebben in een leidende functie.

Wie bepaalt of de kandidaat over die ervaring beschikt en op basis van welk element? Hoe beoordeelt men of een persoon uit een parlementaire vergadering of eventueel ook een ministerieel kabinet over die ervaring beschikt?

Er zal een selectiecommissie of een jury worden samengesteld. Op basis van welke criteria worden

de fonction dirigeante et sur base de quel élément ? Comment apprécier l'expérience dans une fonction dirigeante du personnel en provenance d'une assemblée parlementaire ou, si cela s'avère possible, d'un cabinet ministériel ?

Une commission de sélection ou, en d'autres termes, un jury sera mis en place. Le secrétaire d'État peut-il m'informer des critères de choix des membres du jury et si, pour chacune des fonctions, un jury spécifique sera mis sur pied afin d'assurer que ce jury ait les compétences dans le domaine de la fonction concernée ?

Comment seront rétribués les membres de la commission de sélection ?

Le secrétaire d'État pourrait-il communiquer par écrit la composition des jurys ?

D'après la publication au Moniteur, le gouvernement désigne le mandataire parmi les candidats aptes. Sera-t-il dès lors demandé à la commission de sélection d'émettre une seule appréciation concernant l'aptitude des candidats ou sera-t-il demandé à la commission de sélectionner et de procéder à un classement de l'ensemble des candidats aptes ?

L'entretien qui se fera avec les candidats consistera en un examen du plan de gestion avec séance de questions-réponses. Il est donc demandé à chaque candidat de déposer un plan de gestion.

Afin d'établir pareil plan, ne faut-il pas préalablement connaître parfaitement l'institution ou le service dans lequel on postule ? Ne faut-il connaître les perspectives de réformes institutionnelles qui devraient substantiellement modifier l'action régionale ? N'est-ce pas la réalisation d'un travail d'équipe que de rédiger un tel plan de gestion ?

Sur la base de cette demande, je souhaite savoir ce que signifie l'expression "plan de gestion". Comment établir un plan de gestion sans bien connaître la structure ? N'est-ce pas là une demande qui constitue une sélection préalable automatique ?

Cet appel à vingt mandats pour cinq ans interpelle sur plusieurs aspects. Tout d'abord, devons-nous déduire de l'appel que notre administration

de juryleden geselecteerd en wordt er per functie een specifieke jury samengesteld?

Hoe worden de leden van die selectiecommissie vergoed?

Kunt u ons schriftelijk de samenstelling van de jury's meedelen?

Volgens het Staatsblad wijst de regering de mandaathouder aan onder de geschikte kandidaten. Moet de selectiecommissie dan slechts één beoordeling uitspreken of de geschikte kandidaten rangschikken?

Het gesprek bestaat in een onderzoek van het beheersplan met vragen en antwoorden. Elke kandidaat moet dus een beheersplan voorleggen. Dient men daarvoor de instelling of dienst waarbinnen men solliciteert al niet perfect te kennen? Is een dergelijk beheersplan niet het resultaat van groepswork?

Wat betekent de term 'beheersplan' precies? Hoe kan men dit opstellen zonder dat men de structuur grondig kent? Betekent dit dan niet automatisch al een voorselectie?

De oproep voor 20 vacatures voor vijf jaar doet tal van vragen rijzen: is er een tekort aan 20 directeurs-diensthoofd van rang A4?

Welke autoriteit hebben ambtenaren die vandaag instaan voor het beheer van human resources, aangezien hun functie op losse schroeven staat? Wat gebeurt er met hen als ze morgen niet worden aangewezen als mandaathouder?

Moeten alle mandaten vacatures invullen? Indien niet, kan er dan een mandaat worden gegeven voor een niet-vacante functie?

Verder heb ik vragen bij de organisatie van die aanwervingen door een regering aan het eind van haar mandaat. Dat er een link bestaat tussen mandaathouders die op die manier terecht komen in het openbare ambt en de regering, spreekt vanzelf.

Maar dat een regering aan het eind van haar mandaat op die manier mandaathouders aanwijst, is precies het tegenovergestelde. Op die manier beperkt ze immers de bewegingsvrijheid van de

régionale souffre d'un manque de vingt directeurs-chefs de service de rang A4 ? Aurons-nous une augmentation de personnel de vingt unités dirigeantes ?

Un deuxième aspect est lié à la gestion des ressources humaines. Quelle est l'autorité que peuvent avoir les fonctionnaires qui assument ces fonctions aujourd'hui, sachant qu'en réalité leur fonction est mise en cause ? Que vont devenir ces fonctionnaires si demain ils ne sont pas désignés comme mandataires ?

Par ailleurs, le secrétaire d'État peut-il préciser si l'ensemble des mandats sont appelés à occuper des emplois vacants ? Si tel n'est pas le cas, est-il possible de donner un mandat pour un emploi non vacant ?

Le troisième aspect est l'organisation de ces recrutements par un gouvernement qui arrive à son terme.

Quel est, dès lors, l'esprit dans lequel le gouvernement envisage ces mandats ? On peut aisément comprendre qu'il y ait un lien entre les mandataires ainsi insérés dans la fonction publique et le gouvernement. Cette façon de faire est également plus digne par rapport aux carrières des fonctionnaires et doit permettre de diminuer l'importance des cabinets ministériels.

Qu'un gouvernement arrivant à son terme désigne ainsi les mandataires est une pratique qui va exactement dans le sens opposé. En d'autres termes, il s'agit d'un gouvernement qui cadennasse l'activité du gouvernement suivant.

Le lien entre ces désignations et le monde politique est clairement la volonté de ce gouvernement, les faits le prouvent. Dès lors la grande crainte d'avoir une procédure totalement politisée est plus que justifiée.

Enfin, le ministre peut-il préciser si les personnes désignées dans ces mandats ont une rémunération similaire aux fonctionnaires ou s'ils bénéficient de l'un ou l'autre avantage, comme une prime par exemple ? Le ministre peut-il également me donner le calendrier des opérations ?

volgende regering.

Is het loon van de geselecteerde mandaathouders vergelijkbaar met dat van de ambtenaren, of genieten ze een of ander voordeel, zoals een premie? Wat is de kalender van de verrichtingen?

Discussion

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- Nous avons incontestablement connu par le passé des systèmes de politisation de l'administration. Dans sa déclaration de politique générale, ce gouvernement a voulu mettre un terme à ceux-ci en objectivant le recrutement des fonctionnaires dirigeants, ce qui n'avait jamais été le cas auparavant.

Cette objectivation, qui est réglée par une ordonnance-cadre, passe par un appel à candidatures et par une série d'exigences qui doivent être rencontrées au niveau de l'expérience, de l'ancienneté etc., ainsi que par un "assessment". Les choses sont transparentes à ce niveau.

Sont autorisés à poser leur candidature les fonctionnaires et un certain nombre de personnes assimilées, notamment les membres de cabinets ministériels et les membres des assemblées parlementaires, partant de la considération que ceux-ci font partie de la fonction publique au sens large du terme. Cette position est logique et cohérente.

Refuser la possibilité de postuler à tous ceux qui ont une étiquette politique parce qu'ils sont assistant parlementaire d'un groupe politique ou chef de cabinet, chef de cabinet adjoint ou sous-chef de cabinet adjoint d'un ministre qui a forcément une étiquette politique, c'est être en contradiction avec les dispositions de l'ordonnance-cadre.

Je n'ai pas le souvenir d'avoir entendu quiconque contester le cadre légal de cette procédure de recrutement. Ce cadre existant, il est tout à fait normal que des personnes issues des sphères précitées se portent candidats pour ces fonctions. Qu'ils soient chef de cabinet ou huissier ne change rien à l'affaire puisqu'ils ont tous, formellement, le droit de se présenter.

J'ajoute que, pour l'un des premiers postes qui a été ouvert, celui d'Actiris, une personne a postulé, n'a pas réussi l'évaluation et donc n'a pas été désignée. Il y a des gens qui ont éventuellement une étiquette politique, postulent et ne sont pas retenus.

Bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat *(in het Frans).*- *In het verleden waren politieke benoemingen onmiskenbaar schering en inslag. De regering kondigde in haar algemene beleidsverklaring aan dat leidinggevende ambtenaren voortaan op een objectieve manier zouden worden aangeworven.*

De objectieve procedure wordt geregeld door een raamordonnantie. Alle kandidaten moeten beantwoorden aan een aantal voorwaarden inzake anciënniteit, ervaring enzovoort en worden objectief beoordeeld.

Niet alleen ambtenaren, maar ook kabinetsmedewerkers, parlementsleden en dergelijke mogen solliciteren omdat zij bij de ambtenarij in de ruime zin van het woord horen.

Het zou strijdig zijn met de raamordonnantie om iedereen die een politieke kleur heeft te verbieden om te solliciteren voor een baan als leidinggevende ambtenaar.

Niemand betwistte de wettelijke regeling voor de aanwerving van leidinggevende ambtenaren. Welnu, op grond van die regeling kunnen zowel kabinetschefs als bodes solliciteren.

Toen er een directeur voor Actiris werd gezocht, was een van de sollicitanten een kandidaat met een politieke kleur. Welnu, hij haalde het niet, wat erop wijst dat de procedure eerlijk verloopt. Een partijkaart volstaat niet langer om een baan in de wacht te slepen.

Met de hervorming verandert niet alleen de selectieprocedure voor leidinggevende ambtenaren. Er worden ook mandaten ingevoerd: zulke ambtenaren worden niet langer voor het leven benoemd. Ze mogen nu een regeringsperiode lang aanblijven en worden daarna geëvalueerd. Als ze niet voldoen, worden ze ontslagen.

Ik ben blij dat er nu zo'n systeem is. Mijnheer de Patoul, het bevalt u misschien niet, maar in de Verenigde Staten bestaat er een gelijkaardig systeem. Wanneer daar een nieuwe president in

Cela prouve tout de même qu'il y a une certaine objectivité dans la procédure. On ne retient pas les candidats uniquement parce qu'ils ont telle ou telle couleur politique. Leur compétence est objectivée.

Cette réforme ne modifie pas seulement le mode de désignation des hauts fonctionnaires, mais crée aussi des mandats. On ne désigne plus des fonctionnaires à vie. C'est fini. On les désigne pour une durée limitée dans le temps, qui équivaut à une législature. Au bout de ce temps, ils sont évalués. Si leur évaluation n'est pas satisfaisante, ils sont renvoyés. Il s'agit d'une différence fondamentale par rapport à la procédure qui était d'application jusqu'à aujourd'hui.

Personnellement, je me félicite de ce système de mandats. On lie dorénavant la désignation des hauts fonctionnaires de notre administration à la mise en place du gouvernement. Cela peut ne pas vous plaire, je le comprends.

Je vous signale néanmoins que cela se passe ainsi aux États-Unis. Quand le nouveau président entre en fonction, on change les dirigeants de l'administration, parce qu'on considère que l'administration doit être le relais efficace et fidèle de la politique que le gouvernement qui vient d'être mis en place veut mettre en œuvre. Cela me paraît tout à fait défendable.

La seule chose sur laquelle je suis d'accord avec vous, c'est qu'ici le calendrier est un peu délicat. Idéalement, il eût fallu qu'on désigne les fonctionnaires au tout début de la législature. Ici, cela se fera en fin de législature. Je vous accorde qu'il s'agit d'une petite difficulté pour la première mise en œuvre de ce dispositif.

Mme la présidente.- La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe.- Je suis assez d'accord avec M. Yaron Pesztat et je trouve culottée l'intervention d'aujourd'hui de M. de Patoul !

Lorsque l'on sait comment se sont effectuées, à l'époque, un certain nombre de désignations au sein de la Région, sur la base des primo-nominations et sans examen, évaluation ou mandat donc, je trouve grave de ne pas reconnaître que pour la première fois ce gouvernement a voulu - comme mentionné dans la déclaration de

functie treedt, worden alle leidinggevende ambtenaren vervangen omdat men vindt dat ambtenaren het beleid van de nieuwe president efficiënt en loyaal moeten kunnen uitvoeren.

Ik ben het wel met u eens dat er wat problemen kunnen zijn met de planning. Idealiter worden leidinggevende ambtenaren bij het begin van een regeerperiode benoemd, maar in dit geval gebeurt dat pas op het einde.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (*in het Frans*).- *Ik ben het nogal eens met de heer Pesztat. Dat kan ik niet van de tussenkomst van de heer de Patoul zeggen!*

Destijds heeft het Gewest mensen zonder examen of doorlichting van het mandaat benoemd. Ik vind het dus jammer dat men niet erkent dat de regering conform de beleidsverklaring de benoemingen nu objectiveert.

De selectie bestond erin voor een jury het concept

politique générale - objectiver les nominations

Cela s'est en effet opéré via un jury devant lequel vous deviez présenter la manière dont vous concevez votre fonction ; un recrutement organisé par une société privée et une évaluation à mi-mandat puis à la fin du mandat pour chaque mandataire.

Il y a donc eu du chemin parcouru entre ce qui se passait au début de la Région bruxelloise, lorsque l'on parachutait quelqu'un à telle ou telle fonction sans objectivation, et ce qui se passe aujourd'hui.

J'en ai véritablement assez d'entendre que, sous prétexte que nous sommes issus de la classe politique, nous sommes en quelque sorte pestiférés et n'avons pas la possibilité d'accéder aux plus hautes fonctions de l'administration.

J'ai suivi ce qui s'est passé au niveau fédéral il y a quelques années, lorsque l'on faisait l'apologie du secteur privé et que leurs grands mandataires devaient nous montrer comment fonctionnait l'administration publique au niveau fédéral !

Tout le monde reconnaît aujourd'hui, quelques années plus tard, qu'il s'agit d'un échec cuisant ! Si vous croyez que tous les collaborateurs et chefs de cabinets sont incompétents et n'ont pas le droit de postuler à des fonctions dans l'administration, je ne partage pas votre point de vue !

Je n'ai jamais parlé de cela alors qu'une série de personnes parachutées à l'époque avaient été chefs de cabinet des uns et des autres et n'ont jamais dû passer par les épreuves qu'on leur fait passer aujourd'hui !

Je considère en effet que ces gens jouent un rôle dans le fonctionnement de notre administration et je ne peux donc que soutenir le système mis en place par le gouvernement ainsi que l'encourager à poursuivre dans cette direction.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Tout d'abord, je voudrais dire que votre interpellation contient des questions très précises qu'il aurait mieux convenu de poser par écrit.

van de in te vullen functie toe te lichten. De rekrutering gebeurde door een privébedrijf met een evaluatie halfweg en aan het einde van het mandaat.

Dat is dus een heel andere aanpak dan vroeger.

Ik ben het beu te horen te krijgen dat we besmet zijn omdat we politiek hebben bedreven en we dus geen hogere echelons van de administratie kunnen bekleden.

Ik heb gezien hoe in het federale parlement de privésector werd bewierookt. Zij zouden ons laten zien hoe een overheidsadministratie er moest uitzien. Nu enkele jaren later, weet men wel beter. Als u denkt dat kabinetsmedewerkers onbekwaam zijn om voor een baan bij de administratie te postuleren, dan hebt u het mis.

Ik heb dat punt nooit aangeraakt toen kabinetschefs van de ene of andere minister werden gearachuteerd zonder het soort van proeven te moeten ondergaan die zijn nu moeten doorstaan!

Deze mensen spelen een belangrijke rol in onze administratie. Ik steun het systeem dat de regering heeft ingevoerd.

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- Gelet op de zeer precieze vragen, had u uw interpellatie beter schriftelijk ingediend.

De invoering van mandaatfuncties in de geweste-

L'introduction des fonctions de mandat dans la fonction publique régionale est un travail de longue haleine, qui date de plusieurs gouvernements. Déjà en 1999, lorsque le gouvernement de l'époque a établi les statuts du ministère, le principe des fonctions de mandat y était inscrit.

En 2007, le gouvernement d'alors en a considérablement modifié le contenu et y a ajouté des éléments afin d'affiner davantage les dispositions relatives aux fonctions de mandat. Notre gouvernement a pour sa part introduit le principe d'objectivation de la sélection.

Ce principe me tient à cœur, je l'ai toujours défendu et il est apparu, dès la première sélection, qu'on avait raison de le faire. On ne choisit pas les candidats en fonction de leur couleur politique, mais sur la base de leurs compétences, de leur expertise et de leur expérience.

Il ne s'agit pas d'exclure pour autant la participation des personnes qui ont une couleur politique. N'oublions pas qu'on cherche souvent, dans nos cabinets, des experts en la matière. Il n'y a donc rien d'étrange à ce qu'ils tentent eux aussi leur chance. Cependant, c'est sans garantie, ils doivent réussir l'évaluation, l'entretien avec le jury et élaborer un bon plan de gestion.

Ce jury a le droit d'établir un classement des candidats aptes et non aptes, ce qu'il a toujours fait jusqu'ici, et nous avons toujours choisi le candidat numéro un sur la liste proposée.

Cela démontre que le pouvoir politique n'intervient pas. Ce sont les personnes qui réussissent et qui obtiennent la première place qui sont choisies.

Pourquoi cet appel arrive-t-il maintenant ? En 2010, j'ai rédigé une note méthodologique relative à l'attribution des fonctions de mandats.

En 2011, la Région a désigné ses tous premiers mandataires : le directeur général et le directeur général adjoint d'Actiris. Entre-temps, le cadre linguistique a été réalisé.

Sans ce dernier, nous n'étions pas en mesure d'entreprendre toutes ces démarches de recrutement. La réalisation de ce cadre a pris du temps. Le conseil d'État a accepté partiellement le

lijke ambtenarij is een werk van lange adem. In 1999 hebben we het principe van mandaatfuncties al ingeschreven.

In 2007 heeft de toenmalige regering het begrip mandaatfunctie verfijnd. De huidige regering heeft de selectieprocedure geobjectiveerd.

Dat principe heb ik altijd al verdedigd en dat heeft zijn vruchten al na de eerste selectie afgeworpen. Kandidaten worden niet op grond van hun politieke kleur, maar van hun bekwaamheid en ervaring geselecteerd.

Dat betekent nog niet dat mensen met een partijkaart worden uitgesloten. We zoeken vaak experts om onze kabinetten te bemannen. Zij kunnen evenzeer hun kans wagen, maar moeten slagen voor de evaluatie en het onderhoud met de jury en een goed beheersplan uitwerken.

De jury heeft het recht een rangorde van geschikte en niet-geschikte kandidaten op te stellen. We hebben altijd kandidaat nummer één van de lijst gekozen.

Dat toont aan dat het niet om politieke benoemingen gaat.

In 2010 heb ik een methodologische nota over de toekenning van de mandaatfuncties opgesteld.

In 2011 heeft het gewest de eerste mandaten toegekend. Het ging om de directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal van Actiris.

Ondertussen heeft de Raad van State het taalkader goedgekeurd voor de functies gelijk aan of hoger dan A3. Dat was noodzakelijk om de procedures te kunnen voortzetten.

Er werden 46 andere selectieprocedures in gang gezet. Daarbij moet telkens een functiebeschrijving worden opgesteld, een selectiecommissie worden samengesteld, een oproep tot kandidaturen worden uitgeschreven en het secretariaat worden waargenomen. Wij beschikken hiervoor niet over honderden personen, maar werken zo snel mogelijk voort.

Een twaalfal procedures zijn ondertussen afgelopen. 34 procedures zijn nog aan de gang, onder meer voor 20 betrekkingen van directeur-

cadre linguistique pour les fonctions supérieures ou égale au niveau A3.

Le travail a été poursuivi et 46 autres procédures de sélection ont été lancées. Cela entraîne chaque fois la rédaction d'une description de fonction, la constitution d'un jury, le lancement de l'appel à candidatures, et il faut également garantir le secrétariat de tout cela. Nous n'avons pas des équipes comptant des centaines de personnes et le travail est poursuivi dans les meilleurs délais.

Entre-temps, une douzaine d'appels ont déjà été menés à bien, en ne comptant pas les deux premiers postes chez Actiris. Quelque 34 procédures de sélection sont en cours, dont 20 fonctions de directeur-chef de service pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (MRBC). En outre, il existe 13 fonctions dans les organismes d'intérêt public (OIP) qui doivent être pourvues et pour lesquels les appels doivent être lancés.

Nous avons commencé par les postes les plus hauts placés pour ensuite descendre de niveau de fonction. L'exécution de ces fonctions de mandats est un travail considérable, en cours depuis le début de la législation et qui est poursuivi de manière continue.

La nécessité d'engager des directeurs-chef de service au MRBC a été établie depuis longtemps par le gouvernement. Ces fonctions ont été prévues dans le cadre organique rédigé en 1998. Un renforcement du management intermédiaire s'impose afin de préparer entièrement l'organisation pour l'avenir. Dans le cadre de notre exercice BruPlus, l'audit à grand échelle du MRBC, il a été suggéré d'intégrer ces directeurs-chef de service à l'organigramme futur.

Ces personnes ne feront pas le travail effectué par le personnel de niveau A3. On a besoin de réels dirigeants d'équipes dans notre administration pour mieux faire fonctionner le ministère. Nous préparons cela et les personnes qui sont de niveau A3 ou qui exercent une fonction de niveau A3 seront évaluées pour adapter leurs responsabilités en tenant compte de l'arrivée de personnel de niveau A4 qui vont les diriger. Cela permettra au personnel A3 d'avoir plus de temps pour gérer leurs équipes.

diensthoofd bij het ministerie. Daarnaast moeten nog 13 procedures worden gestart voor de instellingen van openbaar nut.

Wij zijn begonnen met de invulling van de hoogste posten.

De beslissing om directeurs-diensthoofden aan te stellen bij het ministerie is niet nieuw. Die functies werden al in 1998 in de personeelsformatie opgenomen. Een versterking van het middenkader is noodzakelijk om de werking van het ministerie te verbeteren. In de audit van het ministerie is daarom voorgesteld om die functies op te nemen in het toekomstig organogram.

De verantwoordelijkheden van de personen van niveau A3 of die een functie van niveau A3 uitoefenen zullen worden aangepast rekening houdend met de komst van de niveaus 4 die hun zullen leiden.

Er zijn momenteel geen personen die een waarnemende functie op niveau A4 uitoefenen en die een andere functie moeten zoeken.

De mandaatprocedures maken deel uit van een doorgedreven modernisering van het openbaar ambt, dat niet alleen meer klantgericht moet worden, maar ook meer motiverend voor de ambtenaren.

De komst van het nieuw personeel zou de werking van het ministerie aanzienlijk moeten verbeteren. Een van hun prioritaire taken bestaat immers uit het beheer en de reorganisatie van de ondergeschikte diensten.

Il n'y a pas de personnel faisant fonction au niveau A4 et il n'y a donc pas de personnes qui effectuaient ce travail auparavant et qui doivent trouver une autre fonction.

Quoiqu'il en soit, cette opération de recrutement de mandataires s'inscrit dans une modernisation poussée de la fonction publique, qui devient plus orientée client, plus ciblée, efficace et plus motivante pour les agents. Cet aspect est très important, car il ne faut pas oublier le fait que, dans notre ministère, le cadre moyen a été absent ou n'a pas été complètement rempli suite à diverses raisons. Cette situation a créé des manières de fonctionner beaucoup plus compliquées que prévu.

Dès lors, nous espérons que la venue de ce nouveau personnel va faire avancer les affaires de manière efficace puisqu'il est prévu, dans la description de fonction de ce personnel précis, que la gestion et la réorganisation des services subordonnés est une de leurs tâches prioritaires.

Mme la présidente.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je compte poser en effet des questions écrites complémentaires.

Je voudrais cependant réagir à ce qui vient d'être dit. Tout d'abord, vous annoncez vingt emplois supplémentaires dans l'administration par rapport à la situation actuelle. J'en prends acte et vous recevrez des questions écrites sur les coûts que cela engendrera dans le budget de fonctionnement de l'administration.

Ensuite, je partage ce que M. Pesztat a dit dans son intervention, mais il a pointé précisément ce qui fait que toute l'organisation se décompose : le travail fait aujourd'hui est intéressant, mais la conclusion de ce travail devrait se faire avec le gouvernement qui s'installe et non celui qui sort. C'est ce qui nous divise fondamentalement.

C'est là aussi où votre réforme ne m'apparaît plus très sérieuse. Qu'il y ait une objectivation : d'accord. Que des personnes ayant travaillé dans des cabinets puissent postuler : je n'ai pas d'objection. Mais la façon dont tout cela est programmé est problématique.

Mevrouw de voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *U kondigt 20 extra betrekkingen in de administratie aan. Ik zal u later een schriftelijke vraag stellen over de impact daarvan op de werkingskosten van de administratie.*

De huidige werkzaamheden zijn interessant, maar ik sluit mij bij de heer Pesztat aan dat de beslissingen moeten worden overgelaten aan de nieuwe regering en niet aan de uittredende regering.

Ik ben het ermee eens dat de procedure objectief moet verlopen. Ik heb er geen bezwaar tegen dat kabinetsmedewerkers hun kandidatuur kunnen indienen. Het is de planning die mij tegen de borst stuit. Het feit dat de uittredende regering al die ambtenaren zal aanwijzen gaat volkomen tegen de logica van het systeem in.

C'est clairement un gouvernement sortant qui va désigner l'ensemble de ces fonctionnaires. C'est contraire à la logique du système. Quand on demande un plan de gestion, il est évident que l'on réalise concrètement une présélection.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Ahidar.

QUESTION ORALE DE M. FOUAD AHIDAR

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "le label 'dancing pour tous' contre les discriminations".

Mme la présidente.- La parole est à M. Ahidar.

M. Fouad Ahidar (*en néerlandais*).- *En janvier dernier, vous annonciez envisager la création d'un label pour les discothèques ne pratiquant pas de discrimination vis-à-vis des jeunes allochtones.*

Bien que je soutienne chaque mesure destinée à combattre la discrimination, je m'interroge sur le bien-fondé d'un label qui donnerait une mauvaise image des discothèques qui ne l'obtiennent pas.

La discrimination est punissable et requiert des mesures énergiques en vue de son interdiction pure et simple. La sensibilisation ne suffit pas.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Ahidar.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FOUAD AHIDAR

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het label voor dancings tegen discriminatie".

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

De heer Fouad Ahidar.- In januari kondigde u aan dat u de mogelijkheid zou onderzoeken om een label voor discotheken in te voeren, dat zou aangeven dat allochtone jongeren er welkom zijn. Enkele maanden later zou u een beslissing nemen.

Ik sta achter elke maatregel die eender welke vorm van discriminatie bestrijdt. Ik vraag me echter af of een label het beste middel is, omdat het de discotheken die geen label krijgen of aanvragen, in een slecht daglicht stelt.

We mogen niet vergeten dat discriminatie strafbaar is. Bewustmaking is goed. Een kordate aanpak die

Avez-vous pris une décision concernant l'instauration de ce label ? Si oui, quand celui-ci sera-t-il d'application ? Sera-t-il délivré sur une base volontaire ou après un contrôle systématique de l'ensemble des discothèques ?

Comment déceler la présence de discrimination dans une discothèque ? Qui sera responsable du contrôle et du suivi ? Faut-il considérer que les discothèques qui n'obtiendront pas le label pratiquent la discrimination de manière systématique et contreviennent de ce fait à la loi ? Si ce système est obligatoire, ceux qui n'obtiendront pas le label seront-ils sanctionnés ?

Comment comptez-vous rappeler à l'ordre ou sanctionner les discothèques qui pratiquent la discrimination ? Combien de cas de discrimination de ce genre ont-ils été enregistrés au cours des dernières années ? D'autres critères de discrimination, comme le sexe ou l'habillement, seront-ils intégrés au label ?

Mme la présidente.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *Les reportages du Mouvement contre le racisme, l'antisémitisme et la xénophobie (MRAX) et l'émission Volt sur la chaîne publique flamande Één ont révélé que les jeunes de couleur avaient beaucoup plus difficilement accès à une discothèque que les jeunes blancs.*

Ce type de discrimination - tout comme celle qui est constatée dans le secteur de l'horeca - est rarement dénoncé par les victimes auprès du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme (CECLR) ou de la police. Les chiffres donnent donc une image largement sous-estimée de la réalité.

discriminatie klaar en duidelijk verbiedt, is echter nog beter.

Hebt u al een beslissing genomen over het al dan niet invoeren van een label? Als er een label komt, tegen wanneer mogen we dat dan verwachten? Wordt het een vrijwillig aan te vragen label of zullen alle discotheken systematisch worden gecontroleerd en zullen ze alleen op basis daarvan een label kunnen krijgen?

Op welke manier zult u nagaan of discotheken al dan niet discrimineren? Wie zal instaan voor de controle en de follow-up? Hoe moeten we kijken naar discotheken die geen label krijgen? Kan men er in dat geval van uitgaan dat ze systematisch discrimineren? Als het om een vrijwillig systeem gaat, wat gebeurt er dan met de discotheken aan wie het label geweigerd wordt? Is dat dan geen bewijs dat ze de wet overtreden? Als het om een verplicht systeem gaat, komen er dan sancties voor discotheken die geen label krijgen?

Welke andere maatregelen neemt u om discotheken die discrimineren tot de orde te roepen of te bestraffen? Hoeveel gevallen van discriminatie in discotheken werden de laatste jaren aangegeven? Hoeveel keer werd een discotheek gesanctioneerd wegens discriminatie? Worden de andere selectiecriteria die discotheken hanteren om klanten te weigeren, zoals geslacht en kleding, ook opgenomen in het label?

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Het klopt dat ik de mogelijkheid onderzoek hoe discriminatie aan de ingang van discotheken kan worden tegengegaan. Iedereen heeft de reportages van Le Mouvement contre le racisme, l'antisémitisme et la xénophobie (MRAX) in 2011 en van Volt in 2013 kunnen zien. Daaruit blijkt dat 'gekleurde' jongeren veel meer problemen ondervinden om in een discotheek binnen te geraken dan blanke jongeren.

Cijfers uit Nederland geven aan dat in 2012 driekwart van de Nederlanders in de horeca geweigerd werd op basis van hun herkomst. In België melden slachtoffers van discriminatie in de horeca dat zeer vaak niet bij het Centrum voor

Aucune discothèque bruxelloise n'a encore été condamnée pour discrimination. La dernière condamnation de ce type date de mai 2012 à Hasselt.

Cette absence de chiffres n'entame pas notre conviction que le problème est réel et mérite qu'on s'y attelle. De plus, aucune politique cohérente de lutte contre la discrimination n'a été menée jusqu'à présent à Bruxelles. "Dancing pour tous" doit combler cette lacune.

Avec l'aide du CECLR, nous avons testé au cours des derniers mois différentes possibilités avec des experts de terrain de Gand et Amsterdam, deux villes qui mènent depuis plusieurs années une politique antidiscriminatoire dans le secteur horeca.

Le 28 juin 2013, tous les acteurs - horeca, communes, police et représentants de la société civile - ont été invités à une réunion de coordination. La fédération bruxelloise de l'horeca a déjà manifesté son soutien au projet. Nous ne pouvons pas, à ce stade, nous prononcer sur ce qu'il en résultera (label, charte...).

L'action "Signale la violence" nous a permis de démontrer qu'une politique poussée réunissant les différents partenaires portait ses fruits. En incitant les victimes à porter plainte, nous optimaliserons l'intervention de la police.

La discrimination est punissable et inacceptable.

Les discothèques qui refuseront d'adhérer au projet continueront à subir des contrôles et à être punies en cas de discrimination. Celles qui mèneront une politique proactive en la matière auront un impact positif sur le public cible.

Une solution efficace doit être imaginée avec les services de police pour venir en aide aux discothèques qui appliquent des critères discriminatoires par crainte de problèmes éventuels.

Nous nous trouvons dans la phase initiale du projet, dont l'objectif est de réunir un maximum de partenaires afin de mener une stratégie antidiscriminatoire soutenue et efficace.

Gelijkheid van Kansen en voor Racismebestrijding (CGKR). Ze dienen evenmin een klacht in bij de politie.

De cijfers tonen aan dat er een probleem van onderrapportering bestaat. In België werden er in 2012 slechts dertien gevallen van discriminatie aan de ingang van discotheken gemeld bij het CGKR. In Brussel heeft het centrum tussen 2011 en 2012 maar twee meldingen ontvangen voor raciale discriminatie in dancings. Voor 2013 zijn er voorlopig drie tot vier meldingen uit het Brusselse. Ik wacht nog op de officiële cijfers van de politie, maar volgens het CGKR zouden die dezelfde richting uitgaan.

In Brussel werd nog geen enkele discotheek veroordeeld voor discriminatie. De laatste veroordeling van een dancing voor discriminatie dateert van mei 2012 in Hasselt.

Ondanks het gebrek aan cijfers ben ik mij ervan bewust dat er wel degelijk een probleem is en dat we het moeten aanpakken. Tot nog toe werd er in Brussel echter geen coherent beleid gevoerd tegen discriminatie in de horecasector. 'Dancing pour tous' of 'Dansen voor allen' moet een antwoord bieden op die lacune in het beleid.

In samenwerking met het CGKR heb ik de voorbije maanden verschillende mogelijkheden afgetoetst met ervaringsdeskundigen uit Gent en Rotterdam. Die twee steden voeren al jaren een antidiscriminatiebeleid in de horeca. Rotterdam doet dat zelfs al tien jaar. We zijn van plan om na te gaan hoe we de daar ontwikkelde mogelijkheden op de Brusselse situatie kunnen toepassen.

Op 28 juni 2013 werden alle actoren uitgenodigd voor een eerste overkoepelende vergadering: de horeca, de gemeenten, de politie en het middenveld. De Federatie Horeca Brussel heeft alvast haar steun betuigd aan het project. Of die vergadering zal resulteren in een label, een charter, een engagementsverklaring of nog iets anders, zal uit het overleg moeten blijken. Ik wil daar niet op vooruitlopen. Ik wil ook niets opdringen. Het moet mogelijk zijn om samen met de sector tot een resultaat te komen waar iedereen achter staat.

Met de actie 'Meld geweld' heb ik in het verleden al aangetoond dat een doorgedreven beleid waarin de verschillende partners elkaar vinden, wel

J'espère pouvoir vous donner plus de détails dans quelques semaines.

degelijk resultaten oplevert. Kijken we bijvoorbeeld naar Nederland, waar die strategie ook toegepast wordt: het aantal meldingen neemt daar jaar na jaar toe.

In 2008 waren het er nog maar 33, in 2012 al 9. Dat betekent niet dat de maatschappij onverdraagzamer is geworden of dat er meer wordt gediscrimineerd dan vroeger. Enkel het aantal meldingen is toegenomen, waardoor de politie efficiënter kan ingrijpen. In het Brussels Gewest hebben we dezelfde ambitie.

Discriminatie is strafbaar. Wat ook het resultaat van het overleg is, we zullen discriminatie nooit aanvaarden.

Indien bepaalde discotheken niet in het project wensen te stappen, betekent dat niet dat zij het recht hebben om te discrimineren. Ze zullen controles blijven krijgen en als er discriminatie wordt vastgesteld, volgen er straffen. Indien discotheken zelf stappen zetten om aan te tonen dat ze niet discrimineren, zal dat een positieve impact hebben op het doelpubliek.

We zouden moeten samenwerken met discotheken die problemen ondervinden en discrimineren om moeilijkheden in de discotheek te vermijden. Ik ben het daar trouwens niet mee eens: een hele groep mag niet worden gestraft omdat een paar van hen over de schreef gaan. In die gevallen moeten we nagaan hoe we samen met de politie en de betreffende discotheken een snelle en efficiënte oplossing kunnen uitwerken.

We hebben voorbereidend werk verricht. Binnenkort zal een belangrijke vergadering plaatsvinden. In de beginfase is het de bedoeling om zoveel mogelijk partners aan boord te krijgen, zodat we een gedragen en doeltreffend antidiscriminatiebeleid kunnen voeren.

Ik hoop u over een aantal weken meer details te kunnen geven.

Mme la présidente.- La parole est à M. Ahidar.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Ahidar heeft het woord.

M. Fouad Ahidar (en néerlandais).- *La presse fait mention d'un label et pas d'une charte.*

De heer Fouad Ahidar.- In de pers werd gewag gemaakt van een label, en nu hebt u het over een charter.

(Remarques de M. De Lille)

Quel est l'objectif de cette réunion entre l'horeca, la société civile et la police ? Rappeler à tous qu'il faut respecter la loi, qui condamne clairement le racisme ?

Nous devons inciter les jeunes à porter plainte, en proposant par exemple un numéro vert qui permet d'éviter un déplacement jusqu'au commissariat. Il faut ensuite que la police prenne ces plaintes à bras-le-corps.

Si vous vous basez sur les chiffres trompeurs dus au manque de plaintes, vous serez peut-être tenté, à tort, d'adopter une charte plutôt qu'un label.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État *(en néerlandais).*- *Nous utilisons la même méthode que dans la lutte contre l'homophobie. Celle-ci n'est pas devenue plus condamnable avec le temps, mais nous avons rencontré les services de police pour modifier leur attitude face à ce problème. Nous devons trouver une solution au problème des discothèques qui, vu l'absence de la police, refusent l'entrée à certaines personnes pour éviter les problèmes.*

Nous nous sommes inspirés de la politique menée par les Pays-Bas et Gand dans ce domaine, ainsi que d'une série de suggestions du CECLR.

Nous rassemblons les représentants de l'horeca et de la police afin de conclure certains engagements et d'élaborer une méthode de travail sur le terrain.

Nous pourrions créer un numéro vert ou coller des affiches à l'entrée des discothèques non discriminantes.

(Opmerkingen van de heer De Lille)

U verklaarde dat u de horeca, het middenveld en de politie zou samenbrengen, maar wat is de bedoeling daarvan? Wilt u hen duidelijk maken dat ze de wet moeten respecteren? Wat bent u precies van plan om discriminatie terug te dringen? De wet is nochtans duidelijk: racisme is strafbaar.

We moeten de jongeren stimuleren om klacht in te dienen. Iedereen weet dat de politie zich zelden verplaatst voor een klacht en aan de mensen vraagt om naar het commissariaat te komen.

Misschien is het een goed idee om een groen nummer in te voeren en de mensen zo te stimuleren om klacht in te dienen, zoals we dat ook gedaan hebben voor klachten met betrekking tot homofobie. Vervolgens moet de politie verplicht worden die klachten ook ernstig te nemen.

Als u beweert dat er vandaag twee tot drie klachten zijn, dan klopt dat, maar dat komt alleen omdat de mensen geen klacht indienen. Als u zich baseert op die cijfers, dan komt u misschien tot het besluit dat een label niet nodig is en dat een charter volstaat.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- We gebruiken eigenlijk dezelfde werkwijze als bij de aanpak van homofobie. Homofobie is niet strafbaarder dan een aantal jaar geleden, maar we zijn met een aantal partners gaan praten om het probleem samen aan te pakken.

Als de politie te weinig klachten krijgt of onvoldoende reageert op een klacht, moeten we samen met de politiediensten trachten verandering te brengen in de situatie. Als discotheken mensen weigeren om problemen in de discotheek te voorkomen gezien de afwezigheid van de politie, is de vraag hoe we dat kunnen oplossen.

In Nederland en in Gent deden zich gelijkaardige problemen voor. We hebben ons laten inspireren door hun beleid. De verantwoordelijken komen daarover op het overleg uitleg geven. Het Centrum voor Gelijkheid van Kansen en voor Racismebestrijding (CGKR) van zijn kant heeft ook een aantal suggesties gedaan.

En ma qualité de secrétaire d'État, je ne peux pas imposer de telles mesures à la police ou au secteur de l'horeca. Je dois me contenter de rassembler les acteurs de la problématique et de leur soumettre des suggestions. Si tout le monde s'y engage, des changements sont possibles, comme ce fut le cas dans l'approche de l'homophobie. Les premiers contacts avec la fédération bruxelloise de l'horeca sont d'ailleurs très prometteurs.

Toute tentative de ma part d'imposer quelque chose hypothéquerait la réussite du projet. C'est pourquoi je ne peux pas encore me prononcer sur l'approche qui sera privilégiée.

- L'incident est clos.

We brengen iedereen rond de tafel zodat de horecasector vragen kan stellen en antwoord kan krijgen van de politie. Op die manier kunnen we een aantal engagementen aangaan en kunnen we op het terrein tot een werkwijze komen.

We zouden een groen nummer kunnen invoeren of affiches aan de ingang laten ophangen, waarop staat dat de discotheek niet discrimineert. Als de klant iets anders merkt, kan hij of zij bellen naar een telefoonnummer, waarna men onmiddellijk gevolg geeft aan de oproep.

Als staatssecretaris kan ik dergelijke maatregelen niet aan de politie of de horecasector opleggen. Ik kan wel iedereen samenbrengen en suggesties doen om tot een oplossing te komen. Als iedereen zich inzet, zal er ook iets gebeuren. Dat is ook het geval bij de aanpak van homofobie. Aangezien de eerste contacten met de Federatie Horeca Brussel heel positief waren, ga ik ervan uit dat we eenzelfde dynamiek kunnen creëren.

U kunt niet verwachten dat ik vandaag zeg hoe het probleem zal worden aangepakt, aangezien ik net wil proberen om samen met de sector en de politie tot een gedragen oplossing te komen. Als er iets wordt opgelegd, heeft het project minder kans op slagen en dat wil ik niet.

- Het incident is gesloten.
