



**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

**Commissie voor de Financiën en de
Algemene Zaken,**

**belast met de Begroting, de Externe
Betrekkingen, de Ontwikkelings-
samenwerking, het Openbaar Ambt en het
Wetenschappelijk Onderzoek**

**VERGADERING VAN
MAANDAG 22 JUNI 2015**

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

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

**Commission des Finances et des
Affaires générales,**

**chargée du Budget, des Relations
extérieures, de la Coopération au
développement, de la Fonction publique et
de la Recherche scientifique**

**RÉUNION DU
LUNDI 22 JUIN 2015**

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/>

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/>

INHOUD**INTERPELLATIE** 5

Interpellatie van de heer Vincent De Wolf 5

tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

en tot mevrouw Céline Fremault, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Huisvesting, Levenskwaliteit, Leefmilieu en Energie,

betreffende "de straffen wegens overtreding van de geluidsnormen door het luchtverkeer".

Bespreking – Sprekers: 8

De heer Benoît Cerexhe (cdH)
De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo)
De heer Emmanuel De Bock (FDF)
Mevrouw Céline Fremault, minister
De heer Vincent De Wolf (MR)
Mevrouw Céline Fremault, minister

MONDELINGE VRAGEN 20

Mondelinge vraag van de heer Vincent De Wolf 20

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de maatregelen voor de

SOMMAIRE**INTERPELLATION** 5

Interpellation de M. Vincent De Wolf 5

à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

et à Mme Céline Fremault, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Énergie,

concernant "les peines infligées en cas d'infraction aux normes de bruit généré par le trafic aérien".

Discussion – Orateurs : 8

M. Benoît Cerexhe (cdH)
M. Arnaud Pinxteren (Ecolo)
M. Emmanuel De Bock (FDF)
Mme Céline Fremault, ministre
M. Vincent De Wolf (MR)
Mme Céline Fremault, ministre

QUESTIONS ORALES 20

Question orale de M. Vincent De Wolf 20

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "les mesures favorisant l'inclusion

inschakeling van de slechtzienenden".		de la personne malvoyante".	
Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe	23	Question orale de M. André du Bus de Warnaffe	23
aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,		à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,	
betreffende "de projecten voor de dialoog voor een betere maatschappelijke cohesie in Brussel"		concernant "les projets concernant le dialogue pour un meilleur vivre ensemble à Bruxelles".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	27	Question orale de M. Paul Delva	27
aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,		à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,	
betreffende "de belasting op inverkeerstelling (BIV) voor elektrische wagens".		concernant "la taxe de mise en circulation (TMC) pour les voitures électriques".	
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	32	Question orale de M. Paul Delva	32
aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,		à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,	
betreffende "de verwijntresten verschuldigd door het Brussels Gewest".		concernant "les intérêts de retard dus par la Région bruxelloise".	
Mondelinge vraag van de heer Mohamed Ouriaghli	37	Question orale de M. Mohamed Ouriaghli	37
aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,		à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,	
betreffende "de herziening van het kadaster door de federale overheid".		concernant "la révision cadastrale par le fédéral".	

*Voorzitterschap: de heer Charles Picqué, voorzitter.
Présidence : M. Charles Picqué, président.*

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer De Wolf.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

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

EN TOT MEVROUW CÉLINE FREMAULT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET HUISVESTING, LEVENSKWALITEIT, LEEFMILIEU EN ENERGIE,

betreffende "de straffen wegens overtreding van de geluidsnormen door het luchtverkeer".

De voorzitter.- Minister Céline Fremault zal de interpellatie beantwoorden.

De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- *In het regeerakkoord staat dat de regering alle mogelijke juridische middelen zal gebruiken om de boetes waarin voorzien is door het lawaaiebesluit te innen bij de luchtvaartmaatschappijen. Wordt daar werk van gemaakt?*

Volgens mijn gegevens staan er op dit ogenblik 345 administratieve boetes voor een totaalbedrag van 5.878.596 euro open en zijn er 137 beslissingen voor een bedrag van meer dan

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. De Wolf.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

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

ET À MME CÉLINE FREMAULT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT, DE LA QUALITÉ DE VIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'ÉNERGIE,

concernant "les peines infligées en cas d'infraction aux normes de bruit généré par le trafic aérien".

M. le président.- La ministre Céline Fremault répondra à l'interpellation.

La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- L'accord de gouvernement précise que "dès la mise en place du gouvernement, la perception effective des amendes à l'arrêté bruit sera exigée par toutes les voies de droit possibles vis-à-vis des compagnies aériennes". Que reste-t-il de cette déclaration et qu'est-ce qui a été mis en place ?

Le gouvernement déclare ainsi vouloir faire preuve de fermeté à l'égard des compagnies aériennes, percevoir les amendes définitives dues, mais également appliquer le principe de tolérance

7.260.000 euro hangende bij de Raad van State.

In 2013 werden 5.764 overtredingen vastgesteld. Die gaven aanleiding tot 4.934 verwittigingen en 830 processen-verbaal. In 2014 werden 7.815 overtredingen vastgesteld, met als gevolg 6.485 verwittigingen en 1.330 processen-verbaal. In 2013 werden slechts 33 administratieve boetes opgelegd, in 2014 amper 42.

Hoe verklaart u deze situatie?

Op grond van welke criteria wordt een verwittiging gegeven?

Vanaf welk geluidsniveau wordt meteen een proces-verbaal opgesteld? Slechts één op zeven overtredingen geeft aanleiding tot een proces-verbaal.

Er worden zeer weinig administratieve boetes opgelegd in vergelijking met het aantal overtredingen.

Hoeveel tijd verstrijkt er tussen de vaststelling van een overtreding en de inning van een boete?

Het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is op 27 mei 1999 in werking getreden. Hoeveel vliegtuigen hebben sindsdien de geluidsnormen overtreden? In hoeveel van die gevallen werd een proces-verbaal opgesteld? Hoeveel administratieve boetes werden opgelegd? Hoeveel bedroeg het totaalbedrag van alle boetes? Hoeveel administratieve boetes werden geïnd? Wat was het totaalbedrag?

Omdat de luchtvaartmaatschappijen alle rechtsmiddelen uitputten, duurt het ontzettend lang voordat de boetes worden geïnd. Ik vraag me af of het sneller kan.

Krachtens artikel 44 van het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven en milieuaansprakelijkheid brengt de Procureur des Konings binnen zes maanden na de verzendingsdatum van het proces-verbaal de leidinggevende ambtenaar van het instituut op de hoogte van zijn beslissing om de vermoedelijke dader van een misdrijf al dan niet te vervolgen.

Als de procureur des Konings niet vervolgt of niet

zéro lors des constats d'infraction.

Selon les dernières données dont je dispose, il y a actuellement 345 amendes administratives définitives impayées, soit un montant global de 5.878.596 euros et 137 décisions pendantes au Conseil d'État, soit plus de 7.260.000 euros.

En 2013, 5.764 infractions, ayant donné lieu à 4.934 avertissements et 830 procès-verbaux, ont été constatées. Les 7.815 infractions constatées en 2014 ont donné lieu à 6.485 avertissements et 1.330 procès-verbaux. Enfin, seules 33 amendes administratives auraient été infligées en 2013 contre 42 en 2014.

Ces différents éléments m'amènent à poser les constats et les questions suivantes.

Qu'est ce qui justifie cette situation ?

Quels sont les critères qui donnent lieu à un avertissement ?

Quel est le niveau de bruit au-delà duquel un procès-verbal est directement dressé ? Seul un septième des procès-verbaux sont établis par rapport au nombre de faits.

Deuxièmement, le nombre d'amendes administratives infligées semble très faible par rapport au nombre d'infractions constatées. Si mes renseignements sont exacts, pour 5.764 infractions en 2013, on arrive à 33 amendes seulement !

Quel est le délai entre le constat d'infraction ayant fait l'objet d'un procès-verbal et le recouvrement de l'amende ?

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 :

- combien de vols dépassant les normes ont-ils été constatés ?

- parmi ces vols, combien ont-ils fait l'objet d'un procès-verbal ?

- combien d'amendes administratives ont-elles été infligées ?

- quel est le montant total des amendes infligées ?

tijdig een beslissing neemt, kan een administratieve sanctie worden opgelegd.

Binnen welke termijn betekent de procureur des Konings zijn beslissing om een overtreder al dan niet te vervolgen? Bij hoeveel processen-verbaal voor overtredingen van de geluidsnormen heeft hij beslist om de overtreder al dan niet te vervolgen?

Bestaat de mogelijkheid om deze fase van de procedure te versnellen? Hebt u of Leefmilieu Brussel contact gehad met de procureur des Konings om de zaken te bespoedigen?

De straffen voor milieuovertredingen werden gestroomlijnd. De wet voorziet in een gevangenisstraf van acht dagen tot vierentwintig maanden en een boete van 50 tot 100.000 euro. De alternatieve administratieve boete bedraagt 50 tot 62.500 euro.

Volgens mij moet dit principe in vraag worden gesteld, want de opgelegde straffen zijn niet evenredig met de ernst van de overtredingen, zijn niet voorspelbaar en vormen dus een schending van het gelijkheidsbeginsel.

Alle inbreuken en overtredingen die tot een administratieve boete leiden, worden dus over dezelfde kam geschoren. Wij kunnen niet vaststellen of de boete die de administratie oplegt, in verhouding staat tot de ernst van de feiten.

Hoeveel bedragen de administratieve boetes bij een overtreding van de geluidsnormen door vliegtuigen? Hoe wordt dat bedrag bepaald? Gaat het omhoog in geval van herhaalde inbreuken?

- combien d'amendes administratives ont-elles été effectivement perçues ?

- quel est le montant total des amendes administratives perçues ?

Troisièmement, la procédure de constat des infractions et de recouvrement des amendes est particulièrement longue en raison de l'attitude des compagnies aériennes qui épuisent toutes les voies de recours. Je m'interroge cependant sur les moyens que l'on pourrait mettre en œuvre pour accélérer la procédure.

En vertu de l'article 44 du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, le procureur du Roi notifie au fonctionnaire dirigeant de l'Institut, dans les six mois de la date d'envoi du procès-verbal sa décision de poursuivre ou de ne pas poursuivre l'auteur présumé d'une infraction.

La décision du procureur du Roi de ne pas poursuivre le contrevenant ou l'absence de décision dans le délai imparti permet l'application d'une amende administrative alternative.

Quels sont les délais de notification de la décision du procureur du Roi de poursuivre ou de ne pas poursuivre l'auteur présumé, dans votre pratique ou selon votre expérience ? Sur le nombre total de procès-verbaux dressés pour infractions aux normes de bruits, combien de fois le procureur du Roi a-t-il décidé de poursuivre le contrevenant, ou de ne pas le poursuivre ?

Qu'en est-il de l'opportunité de mettre en place un mécanisme qui permet d'accélérer cette phase de la procédure ? Avez-vous, vous-même ou Bruxelles Environnement, eu des contacts avec l'office du procureur du Roi pour essayer de mettre de l'huile dans les rouages ?

De manière générale, les peines infligées en cas d'infractions en matière d'environnement ont été uniformisées. En effet, le code prévoit une peine uniforme de huit jours à vingt-quatre mois en ce qui concerne l'emprisonnement et de 50 à 100.000 euros en ce qui concerne l'amende. Le montant de l'amende administrative alternative est de 50 à 62.500 euros.

Ce principe dit "de la fourchette unique" est, selon moi, tout à fait contestable en ce qu'il se heurte au principe de la proportionnalité de la peine, qui implique que le taux de la peine éventuelle doit être proportionnel à la gravité des faits érigés en infraction, à l'impératif de la prévisibilité des sanctions découlant notamment du principe de la légalité des peines et, dès lors, également au principe d'égalité.

En somme, tous les délits, d'une part, et toutes les infractions, d'autre part, qui font l'objet d'une amende administrative sont placés sur un strict pied d'égalité et il nous est impossible d'identifier clairement si la peine infligée, fonction de l'appréciation de l'administration, est à la mesure de la gravité des faits.

Quel est le montant des amendes administratives infligées en cas d'infractions aux normes de bruit généré par le trafic aérien ? Comment ce montant est-il déterminé ? Y a-t-il une modification en cas de récidive ?

Bespreking

De voorzitter. - De heer Cerexhe heeft het woord.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).* - *Het huidige regeerakkoord getuigt in vergelijking met vroeger van veel doortastendheid om effectief boetes te innen. In de tekst staat namelijk dat de regering van bij haar aantreden via alle mogelijke juridische wegen de effectieve inning zal vorderen van de boetes waarin wordt voorzien door het besluit over lawaaihinder. Welke maatregelen werden er echter daadwerkelijk genomen om de betaling van die boetes af te dwingen?*

Naar aanleiding van eerdere interpellaties antwoordde minister Vanhengel steevast dat Leefmilieu Brussel de overtredingen van de geluidsnormen vaststelt en behandelt en dus ook de boetes oplegt en int. Hij zei ook dat Brussel Fiscaliteit zich alleen bezighoudt met het innen van de onbetaalde boetes die Leefmilieu Brussel doorgeeft en dat zijn diensten dus maar een gedeeltelijk beeld krijgen van het aantal overtredingen en boetes.

Op een schriftelijke vraag antwoordde minister Vanhengel dat er in 2014 geen enkele

Discussion

M. le président. - La parole est à M. Cerexhe.

M. Benoît Cerexhe (cdH). - Votre accord de gouvernement est extrêmement volontariste dans le domaine de la perception effective des amendes. Il l'est encore plus que les accords de gouvernement précédents puisqu'il dit très clairement que "la perception effective des amendes sera exigée par toutes les voies juridiques possibles vis-à-vis des compagnies". La volonté politique de ce gouvernement est très claire. Au-delà de ce passage, j'aimerais savoir quelles sont les mesures qui ont été prises pour véritablement forcer le paiement des amendes.

Selon moi, cette interpellation s'adressait plutôt à M. Vanhengel, mais je suppose que vous répondrez au nom de l'ensemble du gouvernement. Au début de cette année, j'avais déjà interrogé M. Vanhengel sur cette question. Depuis que je l'interroge sur ce sujet, il me répond de manière immuable que : "les infractions aux normes de bruit sont constatées et traitées par Bruxelles Environnement, qui inflige et perçoit dans un premier temps les amendes. Bruxelles Fiscalité ne traite que les contraintes, en vue du

dwangmaatregel getroffen werd ten aanzien van een luchtvaartmaatschappij om een boete te innen. Dat zou te wijten zijn aan een lopend geschil: de boetes werden namelijk betwist. Inmiddels zou de rechtbank de knoop hebben doorgemaakt.

Wat is de huidige stand van zaken? Werden er boetes geïnd tijdens het begrotingsjaar 2014 en eventueel ook al voor het daaropvolgende begrotingsjaar? Zo ja, welke bedragen gaan ermee gepaard? Hoeveel boetes werden nog niet betaald?

Tijdens de vorige regeerperiode zei de minister van Leefmilieu dat het totaalbedrag van de onbetaalde facturen 12,7 miljoen bedroeg. Dat bedrag werd afgeleid uit de rekeningen die eind 2012 afgesloten werden.

Hoever staan we daar nu mee? Sinds de invoering van de nieuwe vliegroutes is het aantal overtredingen nog sterk toegenomen.

Hoeveel bedraagt de som van de onbetaalde facturen? Wat doet de regering om dat geld in te vorderen?

Om de overtredingen van de geluidsnormen te kunnen vaststellen, moet Leefmilieu Brussel precies weten welk vliegtuig die overtreding beging. Daarvoor is een nauwe samenwerking nodig met de federale overheid, de luchthaven en Belgocontrol. Volgens mijn informatie maken de federale instanties het voor Leefmilieu Brussel niet bepaald gemakkelijk om de juiste informatie te krijgen.

Hoe wordt de informatie precies doorgegeven? Gebeurt dat automatisch? Verloopt dat op een snelle, inzichtelijke manier? Zo niet, moet u maatregelen nemen om het probleem aan te pakken.

Hoever staan we ten slotte met de dwangsommen die de rechtbank van eerste aanleg van Brussel op 31 juli 2014 heeft opgelegd aan de federale overheid? Wat is daar al van betaald? Wat is het totaalbedrag dat het Brussels Gewest kan opeisen?

recouvrement forcé des amendes impayées qui lui sont transmises par Bruxelles Environnement. Mes services n'ont donc qu'une connaissance partielle du nombre d'infractions et des amendes infligées aux différentes compagnies aériennes."

D'après une réponse de M. Vanhengel à une question écrite, aucune contrainte n'a été imposée en 2014 pour forcer les compagnies aériennes à s'acquitter de ces amendes. Cette situation serait due à un litige en cours concernant la contestation de celles-ci, qui semble avoir été tranché par le tribunal.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Des amendes ont-elles été perçues par rapport à l'exercice de 2014 ? Y en a-t-il déjà eu par rapport à l'exercice de 2015 ? Le cas échéant, dans quelle proportion ? Que reste-t-il éventuellement d'impayé ?

Sous la législature précédente, la ministre de l'Environnement nous avait fait savoir que le montant des factures impayées s'élevait à plus de 12,7 millions, sur la base de comptes clôturés à la fin de l'année 2012.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Depuis lors, de nombreuses modifications sont intervenues dans le ciel bruxellois, avec un nombre d'infractions encore supérieur ! L'ordonnance du 31 juillet 2014 est issue des relevés d'infractions qui ont été faits par Bruxelles Environnement pour la route du canal et le long virage à gauche.

À combien s'élève aujourd'hui le montant des factures impayées ? Qu'allons-nous faire pour récupérer cette somme ?

Enfin, comme le ministre Vanhengel me le disait lors d'une précédente interpellation, si c'est bien Bruxelles Environnement qui constate les dépassements aux normes de bruit, il lui faut connaître de manière précise quel est l'avion ou le vol générateur de cette infraction. Pour ce faire, une bonne collaboration est de mise avec les autorités fédérales, l'aéroport, ou encore Belgocontrol. D'après les informations dont je dispose, les recoupages à opérer par Bruxelles Environnement ne sont guère facilités par le niveau fédéral.

Qu'en est-il exactement ? Comment se passe cette

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) *(in het Frans).*- Eind april stelde ik minister Vanhengel een dringende vraag over de afwijzing van het beroep tot nietigverklaring van Brussels Airlines door de Raad van State, en met name over de gevolgen van de inning van de opgelegde boetes voor de inbreuken op het besluit inzake lawaaihinder.

De heer Vanhengel verklaarde zijn diensten de opdracht te hebben gegeven om in overleg met Leefmilieu Brussel ingebrekestellingen te verzenden voor een aantal dossiers met definitieve boetes waartegen geen administratief beroep meer loopt, het eventuele beroep van de luchtvaartmaatschappij werd verworpen, er geen verjaring kan worden ingeroepen en de taalwetgeving nauwgezet werd gevolgd.

Het duurt uiteraard enige tijd alvorens aan al die voorwaarden wordt voldaan en men dus tot de gedwongen invordering van de boetes kan overgaan.

Toch werden ongeveer 500 boetes nog steeds niet betaald en wordt de procedure voor gedwongen invorderingen in de loop van de komende weken opgestart.

Hoe kunnen we de procedure zoals die tot op vandaag werd toegepast evalueren? Oefent men wel genoeg druk uit op de luchtvaartmaatschappijen om die bedragen te innen? Wordt er vandaag voldaan aan alle administratieve voorwaarden? Kunnen we de volgende fase inzetten en overgaan tot gedwongen invordering?

transmission des données ? Est-elle automatique ? Est-elle rapide et transparente ? Si pas, il faudrait faire en sorte qu'elle le devienne.

Enfin, où en sommes-nous par rapport aux astreintes signifiées au gouvernement fédéral dans le cadre de la décision rendue le 31 juillet 2014 par le Tribunal de première instance de Bruxelles ? Qu'est-ce qui a déjà été payé par le niveau fédéral ? À combien s'élève la facture totale exigible par la Région bruxelloise ?

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- À la fin du mois d'avril, dans le cadre d'une question d'actualité, j'avais eu l'occasion d'interpeller M. Vanhengel sur le rejet du recours en annulation de Brussels Airlines par le Conseil d'État, et plus précisément sur les conséquences de la perception des amendes infligées pour les infractions à l'arrêté bruit.

Les délais seraient plutôt perceptibles au niveau de la perception des amendes que de l'exercice de l'avertissement ou du dépôt de l'amende par les services de Bruxelles Environnement. M. Vanhengel l'a d'ailleurs reconnu dans sa réponse, puisqu'il me disait que :

"En ce qui concerne le recouvrement forcé des amendes, compétence dépendant de mon ressort et de celui de mes services, j'ai donné l'instruction à ces derniers d'envoyer, en concertation avec Bruxelles Environnement, les mises en demeure dans une série de dossiers. Ceux-ci comportaient des amendes à caractère définitif et pour lesquelles :

- aucun recours administratif n'est ouvert ;
- l'éventuel recours de la compagnie aérienne a été rejeté ;
- aucune prescription ne peut être invoquée ;
- la législation linguistique y comprise a été scrupuleusement respectée."

Par le biais de cette réponse, M. Vanhengel nous donnait les conditions à appliquer avant de procéder au recouvrement forcé des amendes. Il

Zoals de heer De Wolf opmerkt, moet niet zozeer de toepassing van de wetgeving, maar de wetgeving zelf worden geëvalueerd.

In het licht van de ervaringen van de afgelopen tien jaar moeten we dan ook nagaan of we wijzigingen moeten doorvoeren en of die het systeem kwetsbaarder maken, of dat ze het innen van de boetes net eenvoudiger maken. We moeten dat middel optimaal gebruiken om meer respect voor het Brussels recht en de levenskwaliteit van de Brusselaars af te dwingen.

De voorzitter. - De heer De Bock heeft het woord.

De heer Emmanuel De Bock (FDF) (in het Frans). - *Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's.*

est clair qu'avant que toutes ces conditions soient rencontrées, un certain temps allait s'écouler.

Il n'en demeure pas moins qu'il restait environ 500 amendes pendantes et que la procédure de recouvrement forcé des amendes impayées allait être entamée. Selon M. Vanhengel, tous ces envois allaient être formalisés dans les semaines à venir.

Je remercie donc M. De Wolf pour son interpellation, qui permettra de faire le point d'une part sur le nombre d'amendes et les montants concernés, et d'autre part sur le type de procédures en cours.

En plus de faire la clarté sur les chiffres, il serait également intéressant de faire le point sur les différentes procédures appliquées.

Quelle évaluation peut-on faire de la procédure appliquée jusqu'ici ? Les uns et les autres ont-ils fait preuve de bonne volonté pour mettre la pression sur les compagnies aériennes pour percevoir ces montants ? L'ensemble des conditions administratives, fondées ou un peu moins fondées, sont-elles rencontrées aujourd'hui ? Confirmez-vous que nous pouvons passer à l'étape suivante et procéder au recouvrement forcé ?

Comme l'indique M. De Wolf dans son interpellation, il conviendrait de manière plus générale d'effectuer une évaluation non pas de la mise en œuvre de la législation, mais de la législation en tant que telle.

Il faudrait donc voir, à la lueur de nos dix années d'expérience, s'il n'y a pas lieu d'envisager des modifications et d'examiner si celles-ci sont de nature à fragiliser le dispositif ou, au contraire, à faciliter la perception des amendes. Il importe à présent de faciliter l'utilisation et le recours à ce moyen, pour faire en sorte que le droit bruxellois et la qualité de vie des Bruxellois soient respectés.

M. le président. - La parole est à M. De Bock.

M. Emmanuel De Bock (FDF). - Je me joins aux questions de mes collègues. Par ailleurs, pouvez-vous nous fournir un tableau nous permettant d'y voir plus clair dans les amendes et astreintes

Kunt u ons een overzicht van de boetes en dwangsommen voor elk afzonderlijk jaar bezorgen?

Klopt het dat de verjaringstermijn vijf jaar is? Zijn sommige boetes en dwangsommen niet geïnd omdat de verjaringstermijn was verstreken?

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault, minister (in het Frans).- *In 1999 legde het Brussels Gewest geluidsnormen voor overvliegende vliegtuigen vast met een besluit. Dat besluit is het beste wapen waarover wij beschikken om het welzijn van alle Brusselaars te beschermen.*

Zowel de federale overheid als de luchtvaartmaatschappijen hebben tevergeefs getracht om het besluit te laten vernietigen. Het is op basis van dat besluit dat er boetes aan de luchtvaartmaatschappijen worden opgelegd.

Sinds de inwerkingtreding van het besluit heeft Leefmilieu Brussel de naleving van de geluidsnormen steeds grondig gecontroleerd en de overtredingen streng bestraft, maar altijd met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel. Ik wil uw vaststellingen dan ook nuanceren.

U stelt bijvoorbeeld dat het aantal waarschuwingen hoger is dan het aantal processen-verbaal. U vraagt zich af hoe dat komt, wanneer een waarschuwing wordt gegeven en vanaf welk geluidsniveau een proces-verbaal wordt opgesteld.

Leefmilieu Brussel registreert met een netwerk van geluidsmeters alle gevallen waarin gedurende minstens een seconde lang het geluidsniveau van 70 dB (A) overschrijden en berekent het blootstellingsniveau ('sound exposure level' of SEL).

Die registraties worden nadien vergeleken met de luchtverkeersgegevens van Belgocontrol en Brussels Airport Company om de betrokken luchtvaartmaatschappijen te identificeren.

De overtredingen worden in drie categorieën opgesplitst, op basis van het

exigées par année ? Nous pourrions ainsi analyser le tout à tête reposée.

Enfin, pouvez-vous nous informer du délai de prescription ? Je pense qu'il s'agit de cinq ans. Est-il possible que des amendes et astreintes n'aient pas été perçues pour cause de prescription ?

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault, ministre.- Je vous remercie pour votre interpellation, qui me permet de faire le point sur l'application de l'arrêté bruit du 27 mai 1999 et des amendes infligées aux compagnies aériennes sur cette base.

En 1999, la Région de Bruxelles-Capitale s'est dotée d'un arrêté bruit qui impose que le survol du territoire de la Région par un avion ne peut pas dépasser certaines valeurs limites de bruit au sol, communément appelées les normes de bruit bruxelloises. Cet arrêté bruit est la meilleure arme dont dispose la Région bruxelloise dans cet épineux dossier pour faire respecter le bien-être de tous les Bruxellois.

Tant l'État fédéral que les compagnies aériennes ont essayé, en vain, de le faire annuler par les juridictions administratives et judiciaires. Ils n'y sont toutefois pas parvenus à ce jour, l'arrêté bruit en ressortant même renforcé au fil des différentes jurisprudences. C'est sur la base de cet arrêté que des amendes sont infligées aux compagnies aériennes lorsque celles-ci ne respectent pas les normes de bruit inscrites dans l'arrêté.

Il faut au préalable insister sur le fait que depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté bruit, Bruxelles Environnement a toujours contrôlé les normes fixées par l'arrêté avec la plus grande rigueur et sanctionné les infractions constatées avec fermeté, mais dans le respect du principe de proportionnalité.

Vous posez plusieurs constats - que je souhaiterais relativiser - sur l'application de cet arrêté aux compagnies aériennes, ainsi que plusieurs questions auxquelles je répondrai en suivant le déroulement chronologique de la procédure.

À propos du nombre d'avertissements supérieur au

overschrijdingsniveau en de zone. Het besluit heeft drie zones vastgesteld. De geluidsnormen worden strenger naarmate men verder van de luchthaven verwijderd is. Ik zal u een overzichtstabel bezorgen.

De eerste categorie overtredingen betreft overschrijdingen van de geluidsnormen met maximum 1 dB(A). Die overtredingen worden niet in aanmerking genomen, aangezien ze nog binnen de foutmarge van de geluidsmeters vallen. De tweede categorie betreft overschrijdingen van 1 dB(A) tot 5,5 dB(A) 's nachts (van 23u en tot 6u59) en van 1 dB(A) tot 8,9 dB(A) overdag (van 7u tot 22u59). Die overtredingen worden gebundeld in een verslag dat maandelijks aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen wordt meegedeeld en waarin ze worden aangemaand om een einde aan de overtredingen te maken.

De derde categorie betreft overschrijdingen met minstens 6 dB(A) 's nachts en 9 dB(A) overdag. Die overtredingen worden gebundeld in een verslag dat maandelijks aan de procureur des Konings en de betrokken luchtvaartmaatschappijen wordt meegedeeld, samen met een afschrift van het proces-verbaal.

In de Brusselse wetgeving is een systeem met alternatieve administratieve boetes ingevoerd. Dat betekent dat de boetes slechts worden opgelegd als de procureur beslist de overtreeders niet strafrechtelijk te vervolgen.

De procureur heeft zes maanden tijd om zijn beslissing aan Leefmilieu Brussel mee te delen. Tot nu toe heeft de procureur nog nooit een overtreder vervolgd. Het lijkt mij niet nuttig om de reactietermijn nog korter te maken, aangezien die al vrij beperkt is.

Leefmilieu Brussel groepeerde alle processen-verbaal voor elke afzonderlijke luchtvaartmaatschappij en verzoekt die om binnen dertig dagen haar argumenten aan te voeren. Heel wat maatschappijen vragen bijkomende informatie of meer tijd om hun verdediging voor te bereiden. De rechten van de verdediging moeten uiteraard worden gerespecteerd. Sommige luchtvaartmaatschappijen hebben hun hoofdzetel trouwens aan de andere kant van de wereld.

De verdediging bestaat vaak uit een zeer lijvig

nombre de procès-verbaux, vous constatez premièrement que le nombre d'infractions ayant fait l'objet d'un avertissement est largement supérieur au nombre d'infractions ayant fait l'objet d'un procès-verbal. Ce constat suscite trois questions de votre part : qu'est-ce qui justifie cette situation ? Quels critères donnent-ils lieu à un avertissement ? Quel est le niveau de bruit au-delà duquel un procès-verbal est directement dressé ?

Pour répondre à ces trois questions et bien comprendre la situation, il y a lieu de revenir un instant sur la procédure de collecte des données et d'établissement des avertissements et procès-verbaux par Bruxelles Environnement.

Au moyen de son réseau de sonomètres, Bruxelles Environnement collecte les événements sonores dépassant un niveau de bruit équivalent de 70 dB(A) au minimum pendant une seconde et calcule les niveaux "sound exposure level" (SEL) correspondant à ces événements sonores, conformément aux articles 1er, 2 et 4 de l'arrêté bruit.

Ces événements sonores sont ensuite corrélés avec les données du trafic aérien fournies par Belgocontrol et Brussels Airport Company à Bruxelles Environnement, afin de déterminer si l'événement sonore identifié correspond bien à un passage d'avion et d'identifier dans ce cas le vol et la compagnie aérienne responsables de cet événement.

Ensuite, les infractions constatées par rapport aux normes de l'arrêté bruit sont réparties en trois catégories, en fonction notamment de l'émergence infractionnelle constatée et de la zone dans laquelle l'infraction a été commise. Je vous rappelle que l'arrêté sépare le territoire en trois zones (zone 2, zone 1, zone 0), avec des normes de bruit de plus en plus strictes à respecter au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'aéroport. Je vous communiquerai ce document plus tard. Il reprend dans le détail les seuils, zone par zone, pour ces trois catégories.

Je vais à présent vous détailler ce qu'implique le classement des infractions dans chacune des trois catégories. La première catégorie reprend les événements sonores dépassant de maximum 1dB(A) les normes de l'arrêté bruit. Ces événements sonores sont écartés, car ils sont

dossier. Leefmilieu Brussel analyseert de argumenten en zendt nadien een gemotiveerde beslissing naar de maatschappij, met de vraag om de administratieve boete binnen dertig dagen te betalen.

Sinds de inwerkingtreding van het besluit inzake lawaaihinder tot 30 april 2015 overschreden 84.103 vliegtuigen de normen met meer dan 1dB(A). In 17.736 gevallen werd een proces-verbaal opgesteld.

Sinds de inwerkingtreding van het besluit werden 688 administratieve boetes opgelegd, voor een totaalbedrag van 15.120.975 euro. 138 administratieve boetes werden betaald, voor een bedrag van 1.048.984 euro.

Een honderdtal boetes worden betwist voor het Milieucollege en de Raad van State. Samen zijn ze goed voor een bedrag van zo'n zeven miljoen euro. [\(Bijlage\)](#)

De Brusselse regering besliste op mijn verzoek op 15 januari om de onbetaalde definitieve administratieve boetes bij de luchtvaartmaatschappijen in te vorderen. De belastingadministratie levert dwangbevelen af om ze te verplichten de boetes te betalen. Ik zal het been stijf houden inzake dit dossier.

De zogenoemde alternatieve administratieve boete bedraagt 50 tot 62.500 euro.

U zegt dat het boetesysteem zou indruisen tegen het evenredigheidsbeginsel. De luchtvaartmaatschappijen roepen dat argument ten onrechte in voor het Grondwettelijk Hof. Het systeem wordt echter regelmatig toegepast in het milieustrafrecht en dankzij zijn beoordelingsbevoegdheid kan de rechter de straf aanpassen aan de feiten van de zaak.

Een vergelijkbaar systeem wordt overigens ook toegepast in het Vlaams en het Waals Gewest.

De maatschappijen zijn op de hoogte van de berekeningsmethode van Leefmilieu Brussel inzake het boetesysteem, dat ook werd gevalideerd door de Raad van State.

Het bedrag van de administratieve boete wordt berekend op basis van een lijst waarin de boetes

compris dans les limites de précision des sonomètres utilisés par Bruxelles Environnement, conformément à l'article 4 de l'arrêté. En effet, au-dessous de cette limite, il est impossible de conclure avec certitude que le niveau mesuré constitue effectivement une infraction à l'arrêté bruit.

Dans la deuxième catégorie, se retrouvent les événements sonores non compris dans la première catégorie et qui ne dépassent pas les normes de l'arrêté bruit de plus de 5,5dB(A) entre 23h00 et 06h59, et de 8,9dB(A) entre 07h00 et 22h59. Ces événements sonores sont rassemblés dans un rapport communiqué mensuellement aux compagnies aériennes concernées, accompagné d'un avertissement les invitant à remédier aux infractions constatées conformément à l'article 21 § 2 du Code bruxellois de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale.

Enfin, la troisième catégorie comprend les événements sonores dépassant d'au moins 6dB(A) la nuit et de 9dB(A) le jour les normes de l'arrêté bruit. Ces événements sont rassemblés dans un rapport communiqué mensuellement au procureur du Roi de Bruxelles et aux compagnies aériennes concernées et joint à un procès-verbal, conformément à l'article 23 du code précité.

Le système mis en place par la législation bruxelloise est celui d'amendes administratives dites alternatives. Cela signifie que ces amendes ne seront infligées que si le procureur du Roi décide de ne pas poursuivre pénalement les auteurs présumés des infractions aux normes de bruit bruxelloises.

S'agissant du délai de notification, en théorie, le procureur du Roi dispose d'un délai de six mois pour notifier sa décision à Bruxelles Environnement. En moyenne, le procureur du Roi notifie sa décision dans un délai de deux mois après l'envoi des procès-verbaux.

Vous me demandez combien de fois le procureur du Roi a décidé de poursuivre le contrevenant. Jusqu'à présent, le procureur du Roi n'a notifié aucune décision de poursuivre les infractions constatées à l'arrêté bruit. En d'autres termes, il n'a donc jamais décidé de poursuivre le contrevenant.

exponentieel toenemen, afhankelijk van het overschrijdingsniveau. De overschrijdingsniveaus die het vaakst worden vastgesteld en waarvoor administratieve boetes kunnen worden opgelegd, liggen dus tussen de 6 dB(A) en 14 dB(A).

Gelet op het juridische beginsel 'non bis in idem' kan voor vluchten die verschillende overtredingen hebben begaan slechts één straf worden opgelegd. Leefmilieu Brussel houdt daarbij rekening met de ernstigste overtreding, vermeerderd met 5% indien de vlucht een overtreding heeft begaan in twee van de drie zones van het besluit, en van 10% indien het om de drie zones gaat.

Leefmilieu Brussel houdt slechts rekening met recidive indien er een toename heeft plaatsgevonden van het aantal inbreuken met ten minste 20% tegenover dezelfde maand van een van de drie voorafgaande jaren. In dat geval wordt een vermeerdering van 20% toegepast op het bedrag, dat eventueel nog wordt vermeerderd met het voornoemde percentage.

Krachtens het arrest van 30 maart 2011 van het Grondwettelijk Hof moet Leefmilieu Brussel de eventuele verzachtende omstandigheden onderzoeken die luchtvaartmaatschappijen inroepen en er rekening mee houden bij de berekening van de administratieve boete. Leefmilieu Brussel wordt echter slechts uiterst zelden met gegronde verzachtende omstandigheden geconfronteerd en tot op vandaag werden al zijn beslissingen bevestigd door het Milieucollege en de Raad van State.

Een administratieve boete bedraagt gemiddeld 820 euro.

Indien de boete na de termijn van dertig dagen niet is betaald, stuurt Leefmilieu Brussel de luchtvaartmaatschappij een ingebrekestelling. Het volgt tevens eventuele beroepen bij het Milieucollege en de Raad van State op en bezorgt Brussel Fiscaliteit alle vereiste gegevens voor het invorderen van de onbetaalde administratieve boetes. Leefmilieu Brussel biedt ook ondersteuning bij verzetprocedures tegen de dwangbevelen van Brussel Fiscaliteit.

Op één uitzondering na heeft de Raad van State alle administratieve boetes bevestigd die door Leefmilieu Brussel werden opgelegd.

Par contre, concernant l'opportunité de mettre en place un mécanisme qui permet d'accélérer cette phase de la procédure, il n'apparaît pas nécessairement opportun de réduire les délais précités de transmission, qui sont déjà relativement courts.

Vous m'interrogez sur le délai entre le constat d'infraction ayant fait l'objet d'un procès-verbal et le recouvrement de l'amende. À la suite de ces notifications, Bruxelles Environnement regroupe plusieurs procès-verbaux relatifs à une même compagnie et invite celle-ci à présenter ses moyens de défense dans un délai de trente jours, conformément aux dispositions du code précité.

De nombreuses compagnies demandent des informations complémentaires et/ou un délai supplémentaire pour présenter leurs moyens de défense. Il convient évidemment de respecter, dans le cadre de cette procédure de sanctions administratives, les droits de la défense des compagnies aériennes, certaines étant parfois situées à l'autre bout du monde.

Les défenses de nombreuses compagnies aériennes se présentent souvent sous la forme d'un volumineux dossier. Bruxelles Environnement en prend connaissance, analyse les arguments avancés et communique ensuite une décision dûment motivée à la compagnie aérienne, avec une invitation à payer l'amende administrative dans un délai de trente jours.

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté bruit jusqu'au 30 avril 2015, 84.103 vols dépassant les normes de l'arrêté de plus de 1dB(A) ont été constatés. Parmi ces vols, 17.736 ont fait l'objet d'un procès-verbal.

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté bruit, 688 amendes administratives ont été décidées pour un montant global de 15.120.975 euros et 138 amendes administratives ont été payées pour un montant de 1.048.984 euros.

Comme vous l'avez dit, une centaine d'amendes administratives sont actuellement contestées par les compagnies aériennes devant le Collège d'environnement et le Conseil d'État, représentant un montant d'environ sept millions d'euros. M. De Bock, je vous communiquerai plus tard un tableau détaillant les amendes administratives

Mijnheer Pinxteren, aangezien de dwangbevelen nog voor het einde van de maand worden afgegeven, is het beter nog even te wachten met de evaluatie en het verbeteren van de inning van de boetes. We moeten tevens wachten op de reactie van de luchtvaartmaatschappijen en de argumenten die ze zullen invoeren. In geen enkel geval mogen we het besluit inzake lawaaioverlast op de helling zetten.

Mijnheer De Bock, de wet voorziet niet in een uitdrukkelijke verjaringstermijn voor administratieve boetes. Op dit moment is er nog geen enkele boete verjaard. Toch zullen bepaalde maatschappijen dat argument invoeren. Het gerecht heeft het laatste woord.

Mijnheer De Wolf, ik zal u achteraf de indeling per geluidszone bezorgen.

Mijnheer Cerexhe, de federale staat betwist de inning van het eerste deel van de dwangsommen. De pleidooien hebben reeds plaatsgevonden. Ik wacht op het vonnis.

contestées, payées et en validation. ([Annexe](#))

Enfin, je vous rappelle qu'à ma demande, le gouvernement bruxellois a décidé le 15 janvier dernier de réclamer le paiement des amendes administratives définitives impayées auprès des compagnies aériennes. Des contraintes sont en cours de délivrance par l'administration fiscale pour forcer les compagnies aériennes à payer ce qui revient à la Région de Bruxelles-Capitale. Je suis extrêmement ferme et déterminée à ce sujet.

Quant aux montants, le nouveau Code bruxellois de l'inspection prévoit effectivement que le montant de l'amende administrative dite alternative est de 50 à 62.500 euros.

Vous critiquez le principe dit de la "fourchette unique" des amendes, en ce qu'il se heurterait au principe de proportionnalité. La matière est très juridique et c'est l'un des arguments actuellement développés - à tort - par les compagnies aériennes devant la Cour constitutionnelle. Je pense qu'elles font fausse route. L'emploi d'un régime de sanctions uniformes avec des fourchettes assez larges est communément admis en droit pénal environnemental. Grâce à son pouvoir d'appréciation, le juge peut toujours, dans cette fourchette, fixer une peine effective, dissuasive et proportionnée aux faits de la cause, comme l'exige la directive de 2008 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal.

Par ailleurs, ce principe de fourchette est aussi d'application en Région flamande et en Région wallonne, avec une fourchette bien plus large qu'en Région de Bruxelles-Capitale. En effet, à Bruxelles, elle est de 50 à 100.000 euros, en Région flamande de 100 à 250.000 euros et en Région wallonne, pour les infractions de première catégorie, elle est de 100 à 10.000.000 euros, et pour les infractions de deuxième catégorie, de 100 à 1.000.000 euros.

Enfin, la méthode de calcul de Bruxelles Environnement au sein de cette "fourchette unique" est bien connue des compagnies aériennes et a été validée par le Conseil d'État.

Vous posez également dans votre interpellation des questions précises concernant le montant des amendes administratives effectivement infligées : quel est le montant des amendes administratives

infligées en cas d'infraction aux normes de bruit générées par le trafic aérien ? Comment ce montant est-il déterminé ? Qu'en est-il en cas de récidive ?

Le montant de l'amende administrative est calculé au départ d'un barème établissant une progression exponentielle des amendes en fonction de l'émergence infractionnelle constatée (à savoir la différence entre le niveau de bruit mesuré et la norme) en sanctionnant, par exemple, un vol dépassant les normes bruxelloises de 6dB(A) d'un montant de 785 euros, de 9dB(A) d'un montant de 905 euros, de 12dB(A) d'un montant de 1.035 euros ou de 15dB(A) d'un montant de 1.190 euros.

Les émergences infractionnelles fréquemment observées pour l'infliction d'amendes administratives se situent donc dans la fourchette comprise entre 6dB(A) et 14dB(A).

Vu que, sur la base du principe juridique "non bis in idem", les vols ayant engendré plusieurs infractions en survolant différents sonomètres ne peuvent être sanctionnés qu'une seule fois, Bruxelles Environnement tient compte de l'émergence infractionnelle la plus importante, majorée de 5% si le vol a engendré une infraction dans deux des trois zones de l'arrêté et de 10% si le vol a engendré une infraction dans les trois zones de l'arrêté.

En matière de récidive, Bruxelles Environnement tient compte actuellement de la spécificité des infractions liées au trafic aérien, de telle manière que la récidive n'est prise en considération que lorsqu'une augmentation du nombre d'infractions de minimum 20% par rapport au même mois d'une des trois années précédentes est constatée. Bruxelles Environnement applique alors une majoration de 20% sur le montant éventuellement majoré du barème précité.

J'attire également votre attention sur le fait qu'en vertu de l'arrêt du 30 mars 2011 de la Cour constitutionnelle, Bruxelles Environnement est tenue d'analyser les éventuelles circonstances atténuantes invoquées par les compagnies aériennes et d'en tenir compte dans le calcul de l'amende administrative. Néanmoins, à ce jour, Bruxelles Environnement n'a été que très rarement confrontée à des circonstances atténuantes fondées

et, jusqu'à présent, toutes ses décisions sont confirmées par le Collège d'environnement et le Conseil d'État.

Dans les faits, le montant moyen des amendes administratives sanctionnant un vol dépassant les normes bruxelloises s'élève à environ 820 euros.

Passé le délai de trente jours et en l'absence de paiement, Bruxelles Environnement adresse une mise en demeure à la compagnie aérienne. Bruxelles Environnement assure également le suivi des éventuels recours devant le Collège d'environnement et devant le Conseil d'État. Il communique en outre les informations nécessaires à Bruxelles Fiscalité pour le recouvrement des amendes administratives impayées. Bruxelles Environnement apporte encore un soutien dans les procédures en opposition au paiement des contraintes délivrées par Bruxelles Fiscalité.

J'attire enfin votre attention sur le fait qu'à une seule exception près, le Conseil d'État a systématiquement validé toutes les décisions d'amendes administratives infligées par Bruxelles Environnement, ce qui prouve à la fois l'efficacité de l'arrêté bruit et le sérieux du travail fourni par Bruxelles Environnement.

M. Pinxteren, concernant l'évaluation et l'amélioration de la perception des amendes, il est préférable d'attendre encore un peu, vu que les contraintes seront délivrées d'ici la fin du mois. Nous devons également attendre la réaction des compagnies aériennes et les arguments qu'elles feront valoir. Je vous demande un peu de patience. Dans tous les cas, il faut veiller à ne pas fragiliser l'arrêté bruit, qui reste la meilleure arme de la Région bruxelloise.

M. De Bock, il n'existe pas de délai de prescription expressément prévu par la loi pour ce qui concerne les amendes administratives. À ce stade, aucune amende n'est prescrite. Toutefois, certaines compagnies tenteront d'utiliser cet argument. Ce sera à la Justice de trancher.

M. De Wolf, j'espère avoir répondu de la manière la plus complète à l'ensemble de vos questions. Je communiquerai plus tard les informations relatives aux répartitions par zone de bruit.

M. Cerexhe, concernant les astreintes, l'État

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).* - *Hartelijk dank voor uw antwoorden. Ik heb echter nog een vraag. Ik veronderstel dat Leefmilieu Brussel het barema waar u naar verwijst intern vaststelt. Wordt het bekendgemaakt?*

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).* - *Het wordt intern bepaald. Ik kan u de informatie bezorgen.*

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).* - *Volgens mijn informatie gaat het niet om een ministeriële tekst of reglementering. Verschillende mensen zullen kennis willen nemen van het barema op grond van het principe van de openbaarheid van bestuur en om te kunnen beoordelen of het evenredigheidsbeginsel niet is geschonden.*

Daarom denk ik dat die informatie bekendgemaakt moet worden. Ik was helemaal niet op de hoogte van het bestaan van het barema en ik vroeg me ook af waarom de procureur des Konings nooit vervolgde.

Zou het gewest daarom niet beter een protocolakkoord sluiten met het parket? Ik zou het logisch vinden dat het parket zijn bevoegdheid aan u afstaat. Zo zou de procedure twee maanden korter kunnen worden.

Mevrouw Céline Fremault, minister *(in het Frans).* - *Wij vroegen ons ook af of dat mogelijk is. We zullen zien hoe de luchtvaartmaatschappijen reageren en hoe de zaken evolueren, want de dwangbevelen worden voor het eind van de maand afgegeven. Daarna zullen we die kwestie bestuderen.*

- Het incident is gesloten.

fédéral a contesté la levée des astreintes de la première tranche. Les plaidoiries ont eu lieu. J'attends la convocation relative au jugement.

M. le président. - La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR). - Je remercie la ministre pour le caractère complet et la précision des réponses. J'avais une sous-question. Je suppose que le barème dont vous avez fait état est établi en interne par Bruxelles Environnement. Est-il ou non publié, connu, accessible ?

Mme Céline Fremault, ministre. - Il est établi en interne, mais je pourrais vous le fournir.

M. Vincent De Wolf (MR). - À ma connaissance, il n'a pas la forme d'un texte ministériel ou d'une réglementation. On peut imaginer que d'aucuns souhaiteront maintenant connaître ce barème puisque, en vertu du principe de transparence, cela permettrait de savoir comment la proportionnalité est appliquée.

Je crois que c'est correct de le publier et de le rendre accessible, parce que cela permet la proportionnalité, comme vous l'avez dit, me semble-t-il. J'ignorais complètement l'existence de ce barème. Je me demandais également, mais il est vrai que les délais sont courts, pourquoi le procureur du Roi ne poursuivait jamais.

Jamais, c'est peu, et donc dans ce cadre-là, ne serait-il pas utile que la Région conclue un protocole d'accord avec le Parquet ? Je trouverais cohérent que le Parquet abandonne sa compétence et vous la donne. De cette manière, vous gagneriez encore deux mois.

Mme Céline Fremault, ministre. - C'est une question que nous nous posons effectivement, M. De Wolf. Nous allons voir comment les compagnies vont réagir et comment les choses vont évoluer puisque les contraintes devront être délivrées avant la fin du mois. Nous examinerons ensuite la question que vous soulevez.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de maatregelen voor de inschakeling van de slechtzienden".

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

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans).*- Naar aanleiding van de Week van de Braillelijka lijkt het mij nuttig om even stil te staan bij de maatregelen die genomen of voortgezet moeten worden om de gewestelijke overheidsdiensten beter toegankelijk te maken voor personen met een visuele beperking.

Bij toegankelijkheid denkt men misschien in de eerste plaats aan het wegennet, de openbare ruimte, de overheidsgebouwen en het openbaar vervoer, maar ook de toegang tot informatie mag niet veronachtzaamd worden.

Zoals de Braillelijka in haar memorandum aangeeft, moeten de maatregelen voor personen met een beperking deel uitmaken van een geïntegreerd en transversaal beleid. Daarom zijn mijn vragen niet alleen aan de staatssecretaris, maar ook indirect aan de minister-president gericht.

Is er in Brussel sprake van een dergelijk geïntegreerd beleid? Hoe wordt dat gevoerd? Bij welk type politieke beslissingen wordt er met

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. VINCENT DE WOLF

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "les mesures favorisant l'inclusion de la personne malvoyante".

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- À l'occasion de la Semaine de la Ligue Braille, il me paraissait important de revenir sur les politiques qui doivent être engagées ou poursuivies pour permettre une meilleure accessibilité des services régionaux bruxellois aux personnes souffrant d'un handicap visuel.

Quand on parle d'accessibilité, on peut penser à l'accessibilité environnementale, à l'accessibilité des voiries, des espaces publics, des bâtiments publics, des transports publics, mais aussi à l'information.

Nous disposons aujourd'hui de certains systèmes qui permettent de compenser le handicap par une accessibilité internet. Il est de notre devoir de multiplier les possibilités d'accessibilité multiples et d'inclusion de la personne handicapée en général et malvoyante en particulier.

Tel que le rappelle la Ligue Braille dans son mémorandum, les politiques qui visent directement ou indirectement la personne handicapée doivent être mises en œuvre dans une

slechtzienden rekening gehouden?

In bepaalde gemeenten zijn lokale adviesraden opgericht om oplossingen te vinden voor de problemen waarmee slechtzienden geconfronteerd worden. Bestaat een dergelijke aanpak ook op gewestelijk niveau?

Wat zijn de transversale doelstellingen van de regering? Werden die geëvalueerd? Hoe is het vandaag met de toegankelijkheid van de gewestelijke overheidsdiensten gesteld? Wat zijn de zwakke en sterke punten? Welke maatregelen zal de regering nemen om de integratie van slechtzienden te verbeteren?

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *De transversale aanpak van het thema handicap, 'handistreaming' genaamd, wordt momenteel onderzocht. Ter aanvulling van een handicapplan neemt de Brusselse regering ook deel aan het actieplan 'handistreaming'.*

Dat betekent dat er voor elk domein en elke bevoegdheid meetbare doelstellingen vastgelegd zullen worden. Aangezien dat samenwerkingsproject gericht is op verschillende vormen van handicaps, gaat het ook om mensen met een visuele beperking.

Daarnaast zien we erop toe dat de ordonnantie van december 2008 betreffende de toegang van geleidehonden tot openbare plaatsen correct wordt toegepast.

politique transversale d'approche intégrée (mainstreaming), raison pour laquelle mes questions s'adresseront à la secrétaire d'État, mais aussi indirectement au ministre-président.

Cette approche intégrée visant la personne malvoyante dans les politiques mises en œuvre dans la Région existe-t-elle ? Si oui, comment est-elle mise en œuvre ? Pour quels types de décisions politiques prend-on particulièrement en considération la dimension du handicap visuel ?

Dans notre commune et dans d'autres, nous avons créé des conseils consultatifs à l'échelle locale où nous sommes à l'écoute des citoyens pour tenter de nous adapter de manière concrète à leurs demandes. Avez-vous ce genre d'approche au niveau régional ?

Dans ce cadre, quels sont les objectifs transversaux du gouvernement ? Comment ces objectifs sont-ils définis ? Comment les avez-vous éventuellement évalués ? Si l'évaluation a eu lieu, qu'en est-il aujourd'hui de l'accessibilité des services publics régionaux ? Quels sont des points forts et les points faibles de cette accessibilité en Région bruxelloise ? Quelles sont enfin les actions décidées par le gouvernement en vue d'accroître cette accessibilité et cette inclusion de la personne malvoyante ?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- L'approche transversale de la thématique du handicap, appelée "handistreaming", est à l'étude. En complément d'un Plan handicap, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale est associé au Plan handistreaming. En tant que secrétaire d'État en charge de l'Égalité des chances, je souhaite bien évidemment y participer.

Cela signifie que des objectifs seront fixés dans chaque domaine, dans chaque compétence, et que des indicateurs de mesure des réussites en découlent. La volonté de toucher les différents types de handicaps est portée dans ce projet. Par conséquent, la dimension liée à la déficience visuelle (personnes aveugles et malvoyantes) sera bien entendu englobée dans le cadre de cette collaboration.

De heer Vincent De Wolf (MR) *(in het Frans)*.- *Komen we in het parlement niet regelmatig zo'n hond tegen?*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris *(in het Frans)*.- *Dat klopt, maar die zal er binnenkort helaas niet meer zijn.*

Het gewest waakt ook over de ontwikkeling van de toegankelijkheid van zijn digitale hulpmiddelen. Bij de ontwikkeling van de gewestelijke thematische portaalsites probeert men waar mogelijk het kwaliteitslabel 'AnySurfer' te behalen. Dat label wordt toegekend aan websites die ook toegankelijk zijn voor blinden en slechtzienden. We hebben daarvoor een budget van 50.000 euro vrijgemaakt.

We verstrekken daarnaast subsidies om verenigingen te steunen bij het toegankelijker maken van hun website voor blinden en slechtzienden. Daarnaast onderzoeken we projecten die een betere globale toegankelijkheid tot de digitale hulpmiddelen nastreven in het Brussels Gewest.

Het feit dat we de verschillende handicaps als een geheel benaderen, betekent niet dat we minder aandacht hebben voor mensen met een visuele beperking. Met die aanpak willen we stigmatisering vermijden. Doordat we het maatschappelijk middenveld betrekken bij alle stadia van de besluitvorming, kunnen we steeds rekening houden met de verschillende soorten handicaps en ieders specifieke behoeften.

Daarbovenop hebben we middelen vrijgemaakt voor subsidies aan Brusselse evenementen, zoals bijvoorbeeld festivals, die hun evenementen toegankelijker maken voor slechtzienden of mensen met beperkte mobiliteit.

Un rapprochement est également à l'œuvre en vue de s'assurer de la bonne application de la législation relative à l'accès des chiens d'assistance. Il s'agit ici de l'ordonnance de décembre 2008 qui donne accès aux chiens d'assistance dans les lieux ouverts au public.

M. Vincent De Wolf (MR).- On a d'ailleurs l'occasion d'en croiser régulièrement un au parlement.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Tout à fait. Malheureusement, car nous nous étions habitués à sa présence, il sera bientôt parti.

La Région veille également au bon développement de l'accessibilité numérique à destination des citoyens. C'est ce qu'on appelle le label "AnySurfer", octroyé lorsque les sites sont également accessibles aux personnes aveugles ou malvoyantes.

Les responsables des portails thématiques sont sensibilisés à la question des directives - en effet, pour obtenir ce label, il faut respecter toute une procédure - et veillent à être labellisés quand cela s'avère possible au regard des spécificités techniques. C'est pour cette raison qu'un budget de 50.000 euros a été dégagé afin de permettre aux institutions de respecter les consignes.

Des subventions dédiées à l'accessibilité numérique sont octroyées aux associations en vue de les accompagner dans leur volonté de rendre leur site internet plus accessible aux personnes aveugles et malvoyantes. Des projets veillant à développer plus intensivement l'accessibilité numérique dans son ensemble en Région bruxelloise sont également à l'étude.

La volonté de penser le handicap dans son ensemble ne néglige pas pour autant les personnes déficientes visuelles. Cette approche englobante permet d'éviter toute stigmatisation et de penser la société comme un tout hétérogène. C'est la participation de la société civile à tous les stades décisionnels qui permet de tenir compte des différents types de handicaps et d'incorporer les besoins spécifiques de chacun dans la mise en œuvre concrète.

Outre les moyens prévus afin de renforcer l'accessibilité des sites internet, nous avons

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

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Ik noteer dat er heel wat zaken in de pijplijn zitten, maar dat er geen concrete maatregelen op korte termijn aangekondigd kunnen worden.*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Wij werken aan de ordonnantie.*

De heer Vincent De Wolf (MR) (*in het Frans*).- *Wanneer zal die klaar zijn?*

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (*in het Frans*).- *Normaal gezien tegen het einde van dit jaar.*

- Het incident is gesloten.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE**

**AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS,
STAATSSECRETARIS VAN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST, BELAST MET ONTWIK-
KELINGSSAMENWERKING, VER-
KEERSVEILIGHEIDSBELID, GE-
WESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE
INFORMATICA EN DIGITALISERING,
GELIJKEKANSENBELEID EN DIEREN-
WELZIJN,**

**betreffende "de projecten voor de dialoog
voor een betere maatschappelijke cohesie
in Brussel"**

également un budget dédié à l'événementiel bruxellois (festivals, etc.). Les mois d'été approchant, toute une série de festivals et d'événements publics sont programmés à Bruxelles. Dans ce domaine également, des associations peuvent introduire un dossier pour rendre leurs événements plus accessibles tant aux personnes malvoyantes qu'aux personnes à mobilité réduite.

M. le président.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf (MR).- Je retiens que beaucoup de choses sont en cours, mais qu'aucune réalisation concrète ne peut être annoncée dans l'immédiat.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Nous nous attelons à la préparation de l'ordonnance. Au niveau des éléments concrets, on peut indiquer les moyens que nous avons mis en place pour développer l'accessibilité du site.

M. Vincent De Wolf (MR).- Dans quel délai l'ordonnance sera-t-elle prête ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- La volonté est d'aboutir à la fin de cette année.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS
DE WARNAFFE**

**À MME BIANCA DEBAETS,
SECRETARIE D'ÉTAT À LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU
DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE
RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE
LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE
L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU
BIEN-ÊTRE ANIMAL,**

**concernant "les projets concernant le
dialogue pour un meilleur vivre ensemble à
Bruxelles".**

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) *(in het Frans).*- *Het Brussels Gewest is de voorbije decennia uitgegroeid tot een multiculturele stad, met heel wat minderheden die elk hun eigen geschiedenis, cultuur, geloof en wereldbeeld hebben. Door de migratiestromen en de secularisatie heeft het religieuze monopolie in ons land en Europa plaatsgemaakt voor een religieus en filosofisch pluralisme.*

Die diversiteit zorgt soms voor problemen, maar moet vooral als een rijkdom worden gezien. Daarom is het belangrijk dat wij positieve signalen geven en benadrukken dat samenleven mogelijk is. Wij moeten bovendien de nodige middelen uittrekken om die uitdaging aan te gaan.

Ik heb minister-president Vervoort enkele weken geleden al geïnterpelleerd over de dialoog tussen de verschillende religieuze en filosofische stromingen. De minister-president antwoordde toen dat de regering geen verplichtingen kan opleggen, maar wel bereid is om initiatieven te steunen. Hij was echter niet op de hoogte van specifieke projecten.

Ondertussen zou u contact hebben gehad met de vertegenwoordigers van de Brusselse geloofsgemeenschappen om maatregelen uit te werken die de interreligieuze dialoog en de wederzijdse kennis van de godsdiensten moeten bevorderen.

Wie heeft daartoe het initiatief genomen? Welk soort projecten worden er voorbereid? Is er een tijdschema vastgesteld?

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- La Région bruxelloise est devenue, depuis quelques décennies, une ville multiculturelle et, aussi, une ville de minorités où chaque groupe a sa propre histoire, sa propre culture, sa propre religion, sa propre conviction philosophique et sa propre vision du monde. Dans le même ordre d'idées, avec le flux de migration et les processus de sécularisation, le monopole religieux qui caractérisait notre pays et l'Europe a fait place à un pluralisme religieux et philosophique.

Cette diversité, il faut bien sûr la voir comme un atout et une richesse pour notre Région. Elle est aussi, et c'est normal, source de difficultés et de problèmes. Cependant, afin de mettre en avant le mieux possible ces atouts et cette richesse, il faut affirmer avec force que le vivre ensemble est possible. Il est de notre devoir de délivrer des messages positifs en la matière. En outre, il faut se donner les moyens de gagner ce pari. L'autorité publique a un rôle à jouer en la matière.

J'ai interpellé le ministre-président M. Vervoort, il y a quelques semaines, sur ce sujet. Mon message était le suivant : il est nécessaire d'encourager, en Région bruxelloise, le dialogue entre les divers courants philosophiques et religieux. Il faut que chacun soit amené à reconnaître que nous avons, au-delà des différences, un patrimoine commun et qu'il faut le valoriser. Ce travail peut, à mon sens, apporter une solution, même si ce n'est évidemment pas la seule réponse au radicalisme ni à bien d'autres problématiques que les pouvoirs publics ont la responsabilité de prendre à bras-le-corps.

Sa réponse a été la suivante : il ne faut rien imposer, mais si le signal est là et si nous sentons que des projets émergent, la Région soutiendra l'initiative. Et il ajoutait : "Je ne sens pas, pour l'instant, ce besoin venant du terrain et, dans ce contexte, je ne suis pas sûr que ce genre d'initiative ait du succès." Il avait précisé qu'il n'était pas au courant de projets spécifiques en la matière.

Depuis lors, j'ai eu connaissance d'un élément nouveau. Il m'est en effet revenu que des contacts avaient lieu entre les représentants des cultes

De voorzitter.- Mevrouw Debaets heeft het woord.

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- *Ik heb de afgelopen weken een dialoog op gang gebracht tussen de verantwoordelijken van de verschillende geloofsgemeenschappen en niet-confessionele organisaties.*

Een dergelijk forum kan de wederzijdse kennis en waardering doen toenemen. Op dit moment gaat de aandacht nog al te vaak naar de verschillen.

Een eerste initiatief dat uit die dialoog voortvloeit, is de publicatie van een uiterst toegankelijk filosofisch en interreligieus tijdschrift, waarin elke gemeenschap zich voorstelt aan de hand van concrete informatie. Het tijdschrift zal vanaf begin 2016 op grote schaal verspreid worden.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

bruxellois et que vous étiez associée à ces discussions. Il est apparemment question de mettre en œuvre plusieurs actions concrètes afin d'améliorer le dialogue interreligieux et la connaissance mutuelle des religions pratiquées dans notre Région.

Qui est l'initiateur de ces projets ?

Quels types de projets sont en cours de préparation avec les responsables des cultes bruxellois ?

Un agenda est-il déjà fixé quant à la déclinaison de ces initiatives ?

M. le président.- La parole est à Mme Debaets.

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- Ces dernières semaines, j'ai en effet initié un dialogue entre les responsables des différentes communautés religieuses et philosophies séculières.

En mettant à leur disposition un forum permettant d'entamer une communication, il est possible d'accroître la connaissance et d'améliorer le respect. Pour l'instant, l'attention est trop portée sur les différences, au lieu du patrimoine commun que nous partageons. L'ignorance peut mener à l'incompréhension et être une source de tensions. Nous devons la combattre, sans pour autant perdre notre propre identité, et travailler sur un vivre ensemble respectueux.

Une première action découlant de ce dialogue est une initiative commune pour la publication d'une revue philosophique et interreligieuse très accessible, dans laquelle chaque culte agréé se présente à l'aide d'informations très concrètes : fêtes religieuses, symboles, rituels, salutations...

Ce magazine fera l'objet d'une large diffusion auprès des bibliothèques, écoles, mouvements de jeunesse et autres associations de la société civile. Si le calendrier est respecté, il devrait être distribué début 2016.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- Er werden reeds initiatieven genomen op gemeentelijk niveau, onder meer in Ukkel en Etterbeek. In die laatste gemeente moest een werkgroep concrete doelstellingen uitwerken. Het identificeren van operationele doelstellingen blijkt evenwel niet eenvoudig.

Het initiatief dat u vermeldt kan vooral als voorbeeld dienen op plaatselijk niveau, waar de interlevensbeschouwelijke, interfilosofische en interreligieuze dialoog aandacht moet krijgen.

U hebt het over een 'forum'. Gaat het inderdaad om een plek voor ontmoeting en interactie?

Mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris (in het Frans).- Ik heb inderdaad de term 'forum' gebruikt, maar het initiatief mag niet beperkt blijven tot een forum voor de verantwoordelijken van de geloofsgemeenschappen. Het is de bedoeling om zeer concrete initiatieven uit te werken, waarvan het eerste de opmaak van een tijdschrift zal zijn. In een tweede stadium zullen wij ons op de uitwisseling concentreren. Ik sluit niet uit dat er nadien initiatieven op grotere schaal volgen, maar ik wil stap voor stap te werk gaan.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- Dit soort instrument zou ook in het onderwijs interessant kunnen zijn.

- Het incident is gesloten.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Des initiatives ont été prises à cet égard au niveau communal, entre autres à Uccle et à Etterbeek. Dans cette dernière commune, un groupe de travail est chargé de définir des objectifs plus concrets. Or, il peine à identifier des objectifs opérationnels.

L'initiative que vous évoquez ici pourrait servir d'exemple, mais pourrait surtout alimenter les groupes qui travaillent au niveau local. Une initiative a connu un grand succès à la Ville de Bruxelles lors de la précédente mandature communale 2006-2012 et a fait école depuis lors.

L'un des enjeux consiste à alimenter le niveau local sur les possibilités d'enrichir le dialogue interconvictionnel, interphilosophique et interreligieux, puisque ces questions sont aussi prises en considération à ce niveau-là.

Vous avez, dans le début de votre réponse, fait référence à un forum. Est-il question d'aller plus loin en créant un moment de rencontre et d'expression ? Une chose est de publier, l'autre de susciter l'échange et l'interaction. Cette notion de forum est-elle sérieuse ? Pourrait-elle être déclinée ?

Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État.- J'ai effectivement utilisé le terme de forum. Nous nous sommes réunis une première fois dans le but de travailler très concrètement. Cette initiative ne doit pas se cantonner à un forum entre les responsables des cultes. Par ailleurs, il existe déjà plusieurs plates-formes aux niveaux national et communal.

Notre volonté est de nous axer sur des actions très concrètes, dont la première est la confection de la brochure. Dans un avenir un peu plus lointain, nous envisageons l'organisation d'une rencontre davantage centrée sur l'échange. Nous n'excluons pas d'autres actions à plus large échelle, mais continuerons à avancer pas à pas.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Ce type d'outil serait également intéressant au niveau de l'enseignement, dans le cadre d'un autre débat qui se déroule aujourd'hui dans un autre parlement.

- L'incident est clos.

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PAUL DELVA**

**AAN DE HEER GUY VANHENGEL,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-
LAST MET FINANCIËN, BEGROTING,
EXTERNE BETREKKINGEN EN
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "de belasting op
inverkeerstelling (BIV) voor elektrische
wagens".**

De voorzitter. - De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V). - De Brusselse regering engageerde zich in het regeerakkoord om het gebruik van elektrische wagens aan te moedigen. Zo kan de privésector steun krijgen voor de plaatsing van oplaadpunten over het hele gewest. Aangezien de overheid altijd het goede voorbeeld moet geven, zullen de overheidsdiensten versneld bij voorkeur kiezen voor elektrische voertuigen. Brusselaars die reeds een elektrisch voertuig of een voertuig met lage CO₂-uitstoot hebben, kunnen een gratis bewonerskaart ontvangen.

De belasting op de inverkeerstelling (BIV) van een nieuw voertuig of een tweedehandsvoertuig wordt gevorderd op het ogenblik van de inschrijving. Die belasting wordt berekend op basis van het motorvermogen (kW) en de fiscale paardenkracht (pk). De BIV houdt ook rekening met de ouderdom van het voertuig. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest hanteren die berekeningsmethode nog altijd.

Die methode heeft echter nefaste gevolgen voor elektrische wagens. Aangezien dergelijke voertuigen een hoog motorvermogen en pk-waarde hebben, worden die wagens vrij hoog ingeschaald zonder dat er rekening gehouden wordt met het technische verschil tussen een elektrische motor en een benzine- of dieselmotor. Verder verplicht de nieuwe Europese richtlijn om op het officiële certificaat het maximale vermogen van een voertuig mee te delen in plaats van bijvoorbeeld het lopende vermogen zoals dat vroeger het geval was.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES
FINANCES, DU BUDGET, DES
RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA
COOPÉRATION AU DÉVELOPPE-
MENT,**

**concernant "la taxe de mise en circulation
(TMC) pour les voitures électriques".**

M. le président. - La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).* - *Dans son accord, le gouvernement bruxellois s'est engagé à encourager l'utilisation de voitures électriques en soutenant le secteur privé pour la mise en place d'un maximum de points de recharge sur l'ensemble de la Région, en accélérant le choix prioritaire de véhicules électriques pour les services publics, ou en offrant aux Bruxellois la gratuité de la carte de riverain pour les véhicules électriques ou à faibles émissions de CO₂.*

Le mode de calcul de la taxe de mise en circulation (TMC), pour un nouveau véhicule ou un véhicule d'occasion à Bruxelles et en Wallonie n'est pas favorable aux voitures électriques, au contraire, car il tient compte de la puissance du moteur, des chevaux fiscaux et de l'ancienneté du véhicule, et pas des différences techniques entre les moteurs électriques ou diesel et essence. En conséquence la TMC pour les voitures électriques y est particulièrement élevée, ce qui est un frein à l'achat de ce type de véhicules.

En Région flamande, par contre, depuis le 1er mars 2012, le mode de calcul de la TMC pour les voitures particulières et pour les voitures de sociétés qui ne sont pas en leasing tient compte des caractéristiques environnementales du véhicule, dont le taux d'émissions de CO₂ est la principale. En Flandre, le contribuable ne doit pas payer de TMC pour les voitures électriques.

Il faut passer à des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement, et la promotion des véhicules électriques peut vraiment y

Sinds 1 maart 2012 wordt in het Vlaams Gewest de BIV voor de particuliere wagens en de niet-geleasede bedrijfswagens berekend op basis van diverse milieukeurmerken van het voertuig zoals de CO₂-uitstoot, de cilinderinhoud (cc), de euronorm (milieuklasse), het motorvermogen (kW), het brandstoftype en de datum van eerste inschrijving. De CO₂-component weegt in de berekening zwaar door. Voor een elektrische wagen moet de belastingbetaler in Vlaanderen geen BIV betalen.

We zijn er allemaal van overtuigd dat we in de toekomst naar een meer milieubewuste manier van verplaatsen moeten overschakelen. Elektrische wagens promoten is daar een belangrijk onderdeel van. Gezien het regeerakkoord is de regering daar ook van overtuigd. Elektrische wagens worden steeds populairder en sommige ook goedkoper. Het aantal inschrijvingen van elektrische wagens in ons land stijgt jaar na jaar. In 2007 reden in België in totaal ongeveer duizend elektrische voertuigen, waarvan slechts acht personenauto's. In 2014 krom het aantal elektrisch aangedreven voertuigen tot 4.456, waarvan 1.792 personenwagens. Als we dit aantal vergelijken met voertuigen die rijden op benzine of diesel, moeten we vaststellen dat er nog een heuse inhaalbeweging nodig is.

We hebben bovendien vernomen van de verdelers van elektrische wagens dat bestellingen zelfs worden afgezegd wanneer kopers vaststellen dat ze in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het hoogste BIV-tarief moeten betalen. Dat kan niet de bedoeling zijn. Bovendien is het niet aantrekkelijk voor de privésector om nog oplaadpunten te installeren, als er niet voldoende elektrische voertuigen rijden. Zeker in een stedelijke omgeving moet het gebruik van elektrische wagens net gestimuleerd worden.

Is de regering zich van deze problematiek bewust? Heeft zij weet van het feit dat elektrische wagens bij hun inschrijving in Brussel opnieuw zwaar worden belast? Is er al overleg geweest over dit vraagstuk tussen de verschillende bevoegde gewestelijke ministers? Is de minister er voorstander van om de verschillende gewesten op dat vlak meer op een lijn te brengen?

Heeft de sector reeds contact opgenomen met de minister om de hoge BIV voor elektrische wagens

contribuer. Le gouvernement ne dit pas autre chose dans son accord. Nous sommes, certes, passés d'un millier de voitures électriques, dont huit particulières, en 2007, à 4.456 voitures électriques, dont 1.792 particulières, en 2014, mais il y a encore du travail si on veut rivaliser avec le nombre de voitures roulant à l'essence ou au diesel.

Les concessionnaires nous apprennent que certains acheteurs annulent même leur commande de voitures électriques en comprenant qu'à Bruxelles, ils devront payer la TMC la plus élevée. Par ailleurs, si trop peu de véhicules électriques circulent, le secteur privé ne sera pas incité à installer de nouveaux points de recharge. Or l'utilisation de voitures électriques doit être stimulée, surtout en milieu urbain.

Le gouvernement est-il conscient de cette problématique? A-t-il connaissance du fait que les voitures électriques sont lourdement taxées lorsqu'elles sont inscrites à Bruxelles? Les ministres régionaux compétents se sont-ils déjà concertés à ce propos? Le ministre est-il partisan d'une harmonisation entre les Régions?

Le secteur a-t-il déjà pris contact avec le ministre pour s'entretenir de la haute TMC pour les véhicules électriques? Si oui, quelle a été la teneur de la discussion? Quand le ministre abordera-t-il ce sujet avec le ministre en charge de la Mobilité et la ministre en charge de l'Environnement?

L'adaptation de la fiscalité automobile est-elle reprise dans la réforme fiscale que vous préparez pour la Région?

te bespreken? Wat werd er dan besproken en afgesproken? Zal de minister dit dossier aankaarten bij zijn andere collega's Smet, die bevoegd is voor mobiliteit, en Fremault, die bevoegd is voor leefmilieu? Wanneer zal dit gebeuren?

Wordt de aanpassing van de autofiscaliteit mee opgenomen in de grote fiscale hervorming van het gewest die u voorbereidt?

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik ben op de hoogte van het probleem aangaande de belasting op inverkeerstelling (BIV) die kopers dienen te betalen bij de aankoop van een elektrische wagen.

Tot vorig jaar bedroeg de BIV voor een elektrische wagen 61,50 euro. Dit stemt overeen met het wettelijke minimumtarief. Sedert begin dit jaar krijgen de kopers van een volledig elektrische wagen echter een aanslagbiljet van nagenoeg 5.000 euro in de bus, terwijl de aanslagvoeten ongewijzigd bleven en er geen overleg was met de sector.

De oorzaak van het probleem ligt bij de gegevens die de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) voortaan invoert en overmaakt aan de respectieve belastingdiensten. In uitvoering van een Europese richtlijn moet sedert 1 januari 2015 het maximale vermogen in kilowatt op het certificaat van overeenstemming worden weergegeven voor een elektrisch voertuig. Het doel van dit certificaat is om het vrije verkeer van goederen binnen de Europese Unie te waarborgen, specifiek voor die goederen die het onderwerp zijn van homologatie en registratie.

De belasting op inverkeerstelling wordt geïnd via sterk geautomatiseerde processen, waardoor elektrische auto's nu automatisch belast worden op het maximale vermogen, terwijl zij technisch gezien niet langer dan een tiental minuten op dit vermogen kunnen rijden en er een breed draagvlak bestaat om het gebruik van zulke wagens aan te moedigen.

Overleg met de FOD Mobiliteit leert dat de DIV bereid is om de bevoegde belastingdiensten

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais)*.- *Auparavant, la TMC pour une voiture électrique s'élevait à 61,50 euros, soit le tarif minimum légal. Depuis le début de cette année, les acquéreurs de voitures entièrement électriques doivent payer un montant de près de 5.000 euros, alors que les taux d'imposition sont restés identiques.*

En exécution d'une directive européenne, la puissance maximale en kilowatts doit dorénavant être indiquée sur le certificat de conformité dans le cadre de la libre circulation des biens dans l'Union européenne. La Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) introduit et transmet donc ces nouvelles données aux services fiscaux respectifs depuis le 1er janvier 2015.

La perception de la TMC faisant l'objet de processus automatisés, les voitures électriques sont aujourd'hui taxées sur une puissance maximale qu'elles ne peuvent déployer cependant que durant dix minutes environ.

Après s'être concertée avec le SPF Mobilité, la DIV est disposée à transmettre des informations supplémentaires aux services fiscaux compétents pour que les voitures électriques bénéficient à nouveau du tarif minimum. Mais cela nécessite une reprogrammation de ses applications, prévue pour la fin de l'année.

Confrontée au même type de problème pour les voitures en leasing, la Région flamande reprogramme également ses applications en ce sens. D'ici là, les voitures électriques seront exclues de la procédure de perception automatique.

bijkomende informatie over te maken, opdat elektrische wagens opnieuw aan het laagste tarief zouden kunnen worden belast, maar dat de herprogrammering van hun applicaties niet voor het jaareinde kan gebeuren.

Het Vlaams Gewest, waar het probleem zich ook voordoet, maar dan voornamelijk voor leasewagens, werkt intussen aan een herprogrammering van de eigen applicaties, opdat elektrische wagens snel opnieuw aan het minimumtarief kunnen worden belast. In afwachting worden elektrische wagens uit de automatische inningsprocedure geweerd.

Ik heb er bij mijn federale collega op aangedrongen dat de FOD Financiën dringend een soortgelijke technische oplossing ontwikkelt voor de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelocaliseerde BIV op elektrische wagens. Ondertussen worden de aanslagbiljetten op elektrische wagens niet langer verstuurd.

Verder voorziet het regeerakkoord inderdaad in een hervorming van de autofiscaliteit, maar die werd niet opgenomen in de expertenwerkgroep die de fiscale hervorming voorbereidt die in 2017 zal worden ingevoerd. De autofiscaliteit is in het Brussels Gewest veel complexer dan in Vlaanderen en Wallonië, omdat Brussel heel veel leasingwagens telt.

De experten in de werkgroep zijn vooral gespecialiseerd in de vastgoed- en vermogensfiscaliteit en de personenbelasting.

De aanpassing van de autofiscaliteit is daarentegen sterk gelinkt met andere beleidsdomeinen, in het bijzonder mobiliteit (het fileprobleem) en leefmilieu (de luchtkwaliteit), en vraagt een geheel andere benadering en expertise.

Tot voorbereiding van de hervorming van de autofiscaliteit heeft de Brusselse regering alvast beslist om tegen het jaareinde en in overleg met de FOD Financiën de operationele modaliteiten vast te stellen tot overname op termijn van de dienst van de jaarlijkse verkeersbelasting en van de belasting op inverkeerstelling.

Wij waren als een van de eersten op de hoogte van het probleem. Het heeft enige tijd geduurd voordat wij wisten waar het schoentje knelde. Ook de

J'ai demandé à ce que le SPF Finances élabore d'urgence une solution technique similaire pour la Région bruxelloise et les avis d'imposition correspondants ne seront plus envoyés d'ici là.

L'accord de gouvernement prévoit en effet une réforme de la fiscalité automobile, mais celle-ci ne fait pas partie des travaux du groupe de travail d'experts qui prépare la réforme fiscale de 2017 et qui est surtout spécialisé dans la fiscalité patrimoniale et l'impôt des personnes physiques.

Or la fiscalité automobile en Région bruxelloise est bien plus complexe que dans d'autres Régions, en raison de son nombre important de voitures en leasing. De plus, elle est liée à d'autres politiques, notamment la Mobilité et l'Environnement, et exige donc une tout autre expertise.

Le Gouvernement bruxellois a déjà décidé, en concertation avec le SPF Finances, de fixer les modalités opérationnelles concernant la reprise à terme du service de la taxe de circulation annuelle et de la taxe de mise en circulation d'ici la fin de l'année.

Nous avons été parmi les premiers à avoir connaissance de ce problème, dont la cause n'a pas pu être immédiatement identifiée. Nous avons constaté que le problème se présentait dans les trois Régions et était lié à un nouveau mode de saisie des données imposé par l'Europe. C'est ainsi que les programmes informatiques ont soudainement généré une imposition différente. La Flandre, qui perçoit elle-même la taxe, est intervenue et remanie ses programmes. J'ai demandé au service fédéral qui assure la perception pour la Région bruxelloise de faire de même et de ne plus procéder aux enrôlements. Nous devons trouver un arrangement pour les véhicules mal enrôlés.

verdelers stelden het probleem vast, omdat hun klanten boos waren, maar ook zij konden niet meteen de vinger op de wonde leggen. Wij hebben dan ontdekt dat het probleem zich in de drie gewesten voordeed en te maken had met een andere manier van invoeren van gegevens die was opgelegd door Europa om tot uniformiteit te komen. Daardoor kwamen de computerprogramma's plots tot een andere belastingheffing en kwamen de elektrische wagens van de laagste in de hoogste categorie terecht. Vlaanderen int zelf, heeft ingegrepen en is gaan bijpassen. Na overleg met de collega's heb ik aan de federale dienst die voor het Brussels Gewest int hetzelfde gevraagd. Omdat het aanpassen van het computerprogramma tijd in beslag neemt, heb ik gevraagd om de inkohieringen in te houden. Voor de verkeerd ingekohierde voertuigen zullen wij een regeling moeten treffen.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Zoals ik al dacht, situeert het probleem zich geenszins op het niveau van het gewest. Het gaat om een ongelukkig samengaan van een nieuwe Europese richtlijn en de DIV die werkt met 'sterk geautomatiseerde' processen. Als het zes maanden duurt om die te kunnen aanpassen, moeten ze eerder sterk zijn dan geautomatiseerd. Ik heb begrepen dat u daarvoor de nodige actie hebt ondernomen. Ik heb ook gehoord dat op dit ogenblik de aanslagbiljetten worden ingehouden.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Dat is gevraagd.

De heer Paul Delva (CD&V).- Heb ik het goed begrepen dat u een oplossing zult proberen te vinden voor de mensen die al ingegaan zijn op het aanslagbiljet en al 5.000 euro hebben betaald?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Vermits de inkohiering niet in overeenstemming met de regelgeving is, is die verkeerd. Dat moet worden rechtgezet. Als men al betaald heeft, moet dat worden terugbetaald.

De heer Paul Delva (CD&V).- Dat is duidelijk.

- *Het incident is gesloten.*

M. le président.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Comme je le pensais, le problème ne se situe pas au niveau de la Région. Il s'agit d'un malheureux concours de circonstances. J'ai compris que vous avez fait le nécessaire pour rétablir la situation et que les avis d'imposition afférents aux voitures électriques ne sont plus enrôlés.*

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *C'est ce qui a été demandé.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Ai-je bien compris que vous allez tenter de trouver une solution pour les personnes qui ont accepté l'avis d'imposition et ont déjà payé 5.000 euros ?*

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *Étant donné que l'enrôlement n'est pas conforme à la réglementation, il faut corriger la situation et rembourser les montants déjà payés.*

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *C'est clair.*

- *L'incident est clos.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER
PAUL DELVA**

**AAN DE HEER GUY VANHENGEL,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET FINANCIËN, BE-
GROTING, EXTERNE BETREKKINGEN
EN ONTWIKKELINGSSAMENW-
ERKING,**

**betreffende "de verwijlintresten
verschuldigd door het Brussels Gewest".**

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Wie in het kader van een handelstransactie zijn schulden niet tijdig betaalt, moet verwijlintresten betalen. Ook een overheid moet, indien zij haar facturen niet op tijd betaalt, nalatigheids- of verwijlintresten betalen. Wij weten dat het gewest zijn facturen tracht af te rekenen op vervalddag. Het ministerie en in het bijzonder het bestuur van Financiën en Begroting zijn in het verleden hervormd om de ordonnantie van 23 februari 2006, houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle te doen naleven.

Toch kan het gebeuren dat sommige facturen, door allerlei omstandigheden, niet op tijd zijn betaald en dat er bijgevolg verwijlintresten moeten worden betaald. Uit een schriftelijke vraag die ik heb ingediend en het antwoord daarop, blijkt dat de Gewestelijke Overheidsdienst (GOB) samen met de gewestelijke instellingen van openbaar nut in 2013 110.890,62 euro aan nalatigheidsintresten hebben moeten betalen. In 2014 was er een significante daling van in totaal 59.562,13 euro te betalen verwijlintresten.

Als wij de redenen van late betalingen analyseren, dan stellen wij vast dat de grootste sommen te wijten zijn aan geschillen betreffende overheidsopdrachten. De Gewestelijke Overheidsdienst Brussel, die het grootste bedrag aan verwijlintresten moest betalen, en Leefmilieu Brussel hebben te kampen met laattijdige betalingen door geschillen bij overheidsopdrachten. Bij de andere gewestelijke overheidsinstellingen lagen er voornamelijk organisatorische problemen en personeelsproblemen aan de grondslag.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES
FINANCES, DU BUDGET, DES
RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA
COOPÉRATION AU DÉVELOPPE-
MENT,**

**concernant "les intérêts de retard dus par
la Région bruxelloise".**

M. le président.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).- *Dans le cadre d'une transaction commerciale, tout retard de paiement entraîne des intérêts de retard. Il en va de même pour les pouvoirs publics.*

Nous savons que la Région essaie de régler ses factures à l'échéance, mais parfois, ce n'est pas le cas et elle doit alors s'acquitter d'intérêts de retard. D'après la réponse à une de mes questions écrites, le Service public régional de Bruxelles (SPRB) aurait dû payer 110.890,62 euros d'intérêts moratoires en 2013, et 59.562,13 euros en 2014.

L'analyse de ces paiements tardifs révèle que les montants les plus importants sont à imputer au contentieux relatif aux marchés publics, et que cela concerne principalement le SPRB, mais aussi Bruxelles Environnement. Pour les autres organismes publics, les problèmes sont surtout organisationnels et personnels.

Quelles sont les raisons de la diminution des intérêts de retard entre 2013 et 2014 ? Y a-t-il eu de nouveaux programmes informatiques spécifiques ? Est-ce une amélioration structurelle ?

Pouvez-vous nous dire quels sont les différends à la base des intérêts moratoires que doit le SPRB ? Des mesures ont-elles été prises pour résoudre ces problèmes à temps ? Que faites-vous pour limiter les différends à l'avenir ?

Wij zijn ervan overtuigd dat al het mogelijke wordt gedaan om zo weinig mogelijk verwijlintresten te moeten betalen, maar toch heb ik een aantal vragen.

Wij stellen een significante verbetering van de situatie tussen 2013 en 2014 vast. Het gaat bijna om een halvering. Wat zijn de redenen hiervoor? Werden er specifieke computerprogramma's ingeschakeld? Gaat het om een structurele verbetering of is dit een eenmalig fenomeen?

De Gewestelijke Overheidsdienst Brussel is de grootste betaler van verwijlintresten. De te betalen nalatigheidsintresten zijn voornamelijk te wijten aan geschillen bij overheidsopdrachten. Kan de minister zeggen over welke geschillen het hier specifiek gaat? Worden er maatregelen genomen om deze problemen tijdig op te lossen? Welke stappen worden er gezet, zodat geschillen in de toekomst kunnen worden beperkt?

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Zoals vermeld in het antwoord op uw schriftelijke vraag bedroegen de verwijlintresten bij de GOB 107.346 euro in 2013 en 45.899,56 euro in 2014. Het merendeel van de verwijlintresten betreft geschillen rond opdrachten voor werken. Tussen 2013 en 2014 zijn de verwijlintresten met 61.446,30 euro of met 57% afgenomen.

Vanuit een analytisch oogpunt kan die vermindering als volgt verklaard worden. In 2013 werden er voornamelijk verwijlintresten geboekt op een aantal basisallocaties.

Wat de basisallocatie (BA) 18.002.08.01 betreft die wordt beheerd door de directie Infrastructuur van het Openbaar vervoer (DIOV) van Brussel Mobiliteit, kan ik u het volgende meedelen. Over het algemeen merkt de DIOV op dat overheidsopdrachten uitvoeringsopdrachten zijn die over lange periodes lopen en waarbij een nauwkeurige analyse van bepaalde vooruitgangsstaten tijd in beslag neemt. De betaalde verwijlintresten, namelijk 22.000 euro in 2013 en 44.000 euro in 2014, vormen slechts een zeer klein aandeel van de betaalde facturen. Het aantal betaalde facturen bedroeg voor de DIOV in

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- Effectivement, les intérêts de retard du SPRB s'élevaient à 107.346 euros en 2013 et 45.899,56 euros en 2014. Et la majeure partie de ceux-ci concernaient des différends relatifs à des marchés de travaux.

En 2013, des intérêts de retard ont surtout été enregistrés sur certaines allocations de base (AB).

En ce qui concerne l'AB 18.002.08.01, la Direction de l'infrastructure des transports publics de Bruxelles Mobilité qui la gère signale qu'il s'agit en général de marchés publics pour travaux d'exécution qui courent sur de longues périodes et pour lesquels une analyse précise de certains états d'avancement prend du temps. Les intérêts payés - 22.000 euros en 2013 et 44.000 euros en 2014 - ne sont qu'une infime partie des 60 millions payés sur la même période. Il faut relativiser, surtout quand on sait que le taux légal se situe entre 7,5 et 8,5%. [\(Annexe\)](#)

Les intérêts ne représentent que 0,05% des factures payées. À l'analyse, il s'avère que les intérêts avaient trait à 13 marchés en 2013 et à 14 en 2014. Si vous le souhaitez, je peux vous faire

die periode ongeveer 60 miljoen euro. Vooral in het licht van een wettelijke rentevoet tussen 7,5% en 8,5% moet men die bedragen relativiseren. [\(Bijlage\)](#)

De intresten zijn goed voor slechts 0,05% van de betaalde facturen. Uit de analyse van de stukken blijkt dat de intresten in 2013 op dertien opdrachten betrekking hebben en in 2014 op veertien opdrachten. Indien u dat wenst, zal ik u een volledige lijst van de opdrachten later bezorgen.

Het verschil tussen 2013 en 2014 is in hoofdzaak toe te schrijven aan drie dossiers waarvoor hogere verwijlintersten werden betaald.

Wat de basisallocatie 27.003.09.02 betreft die wordt beheerd door de dienst Facilities van de Grondregie van Brussel Gewestelijke Coördinatie, kan ik het volgende meedelen.

De intrestenlast die op BA 27.003.09.02 geboekt is, bedraagt nul in 2014, in tegenstelling tot in 2013. In 2013 werden er aan Electrabel intresten betaald voor een bedrag van 8.552,78 euro wegens een ongelukkige samenloop van omstandigheden, namelijk factureringfouten bij Electrabel die betwist en verbeterd werden, maar met vertraging, en het begin van de openstelling voor concurrentie van de energieleveranciers. Er werden vervolgens maatregelen getroffen om opdrachten te sluiten met de energieleveranciers binnen de gepaste termijnen.

Wat basisallocaties 19.001.08.02 en 19.002.09.01 betreft, die worden beheerd door de directie Programmabeheer van Brussel Mobiliteit, kan het volgende worden meegedeeld.

De intrestlast die op BA 19.001.08.02 en 19.002.09.01 geboekt werd bedraagt nul in 2014. Dit in tegenstelling tot 2013.

De volgende dossiers hebben verwijlintersten tot gevolg gehad.

De verwijlintersten voor de overheidsopdracht voor werken met betrekking tot de Vierarmenstraat (volledige bovengrondse heraanleg, versteviging en waterdicht maken van het plafond van de Stefaniatunnel) vloeiden voort uit de noodzaak om een afrekening op te stellen

parvenir une liste complète des marchés.

La différence entre 2013 et 2014 est surtout à imputer à trois dossiers pour lesquels des intérêts moratoires plus élevés ont été payés.

En ce qui concerne l'AB 27.003.09.02, gérée par la direction 'facilities' de la Régie foncière de Bruxelles Coordination régionale, la charge d'intérêts est nulle pour 2014, contrairement à 2013 où 8.552,78 euros d'intérêts avaient été payés à Electrabel à la suite d'un malheureux concours de circonstances. Des mesures avaient ensuite été prises pour que les marchés avec les fournisseurs d'énergie soient conclus dans les délais impartis.

En ce qui concerne les AB 19.001.08.02 et 19.002.09.01, gérées par la Direction gestion des programmes de Bruxelles Mobilité, la charge d'intérêts a été nulle en 2014, contrairement à 2013.

Les dossiers suivants ont donné lieu à la perception d'intérêts de retard.

Les intérêts de retard pour le marché public de travaux relatifs à la rue des Quatre Bras découlaient de la nécessité d'établir un décompte à la suite d'événements imprévus sur le chantier ayant entraîné des frais supplémentaires. Pour limiter les intérêts de retard, le décompte a été fait au plus vite.

En ce qui concerne le marché à commandes pour la rénovation et les travaux de modernisation des égouts et des zones piétonnes le long du passage menant aux issues de secours dans les tunnels, des intérêts de retard ont été dus en raison de mesures conservatoires dans l'allocation de base.

Pour le marché à commandes pour les travaux de réaménagement des carrefours et la réalisation de micro-investissements dans le réseau routier régional, des intérêts de retard ont été demandés en raison de mesures conservatoires dans l'allocation de base.

Enfin, pour le marché public de travaux dans le domaine ferroviaire, l'administration avait reçu à tort des montants dus à la société anonyme Promotion Leopold et la société avait introduit des déclarations de créance pour récupérer les

naar aanleiding van onvoorziene gebeurtenissen op de bouwplaats. Tijdens de werkzaamheden hebben zowel zuiver technische problemen als veiligheidsredenen het nodig gemaakt om een andere werkmethode te hanteren en de arbeidstijd aan te passen. Dit heeft geleid tot extra kosten. Om de verwijlinteressen te beperken werd er zo snel mogelijk een afrekening gemaakt.

Voor de bestellingsopdracht voor de renovatie- en moderniseringswerken aan de rioleringen en de voetgangerszones langs de weg naar de nooduitgangen in de tunnels op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waren verwijlinteressen verschuldigd wegens bewarende maatregelen op de basisallocatie.

Voor de bestellingsopdracht voor werken met betrekking tot de heraanleg van kruispunten en de verwezenlijking van micro-investeringen in het gewestelijke wegennet op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waren verwijlinteressen verschuldigd wegens bewarende maatregelen op de basisallocatie. De overheidsopdracht voor werken met betrekking tot de bouw van een overdekking voor de spoorwegen is de laatste reden die kan worden aangehaald om de verschillen in interestlasten op de basisallocatie tussen 2013 en 2014 te verantwoorden.

Het bestuur had ten onrechte bedragen ontvangen die verschuldigd waren aan de nv Promotion Leopold en de vennootschap had schuldvorderingen ingediend om de bedragen die haar rechtens toekwamen terug te vorderen. Het gewest betwistte de schuldvorderingen niet en verbond zich ertoe de gevraagde bedragen te betalen. Toch werden enkel de hoofdsommen en niet de interesten betaald. De rechtsvordering was erop gericht om de hen wettelijk verschuldigde interesten in te vorderen. Om het dossier af te sluiten en de interesten te beperken werd er op 23 oktober 2013 een minnelijke schikking ondertekend.

Het bestuur verwerkt de verwijlinteressen aan het einde van een opdracht en niet bij de vereffening van elke betaling, met uitzondering van een specifieke vraag van een ondernemer. Volgens Brussel Mobiliteit is deze verwerkingssituatie te wijten aan personeelsgebrek om de verschillende schuldvorderingen en facturen te verwerken. Er verstrijkt dus altijd tijd tussen het ontstaan van

montants qui lui revenaient. La Région ne les a pas contestées et s'est engagée à les payer, mais seul le principal a été payé et pas les intérêts. L'action en justice visait le paiement des intérêts légaux. Pour clore le dossier et limiter les intérêts, un arrangement à l'amiable a été signé le 23 octobre 2013.

L'administration traite les intérêts de retard à la fin d'un marché et pas lors de chaque paiement, sauf si un entrepreneur le demande explicitement. D'après Bruxelles Mobilité, c'est à imputer au manque de personnel pour traiter les créances et factures. Le paiement des intérêts de retard prend donc toujours du temps.

Pour limiter les intérêts de retard, les paiements sont en priorité destinés à rembourser le capital. La capitalisation des intérêts moratoires n'est possible que si les intérêts en question sont dus pendant au moins une année complète et si l'entrepreneur la demande devant un tribunal. Cela se passe rarement, sauf s'il s'agit de montants importants.

Pour limiter ces litiges, il a été décidé de développer une application informatique pour aider à gérer les échéances, de suivre au mieux les dossiers pour assurer la continuité, de réaliser les paiements qui ne sont objectivement pas contestables, d'anticiper dans la mesure du possible les changements qui peuvent avoir un impact budgétaire, et de limiter les crédits de liquidation afin que les services techniques ne fassent que les bons de commande strictement nécessaires pour garantir la sécurité des utilisateurs.

D'autres mesures sont également prises pour diminuer la charge d'intérêts, comme le tableau des factures échues que Bruxelles Finances et Budget réalise et envoie chaque mois à tous les directeurs généraux du SPRB et aux collaborateurs concernés par la facturation. En informant tous ceux qui sont concernés par la facturation d'éventuels paiements tardifs, on cherche à éviter de devoir payer des intérêts compensatoires à des tiers et à empêcher qu'une facture soit involontairement oubliée.

Je peux vous assurer que Bruxelles paie proportionnellement peu d'intérêts de retard. En général, les procédures visant à éviter les intérêts

verwijlinteresten en de betaling ervan.

Om de verwijlinteresten te beperken, wordt iedere betaling bij voorrang aangewend voor de delging van de hoofdsom. De kapitalisatie van de verwijlinteresten is enkel mogelijk voor zover de interesten in kwestie al minstens een volledig jaar verschuldigd zijn en de ondernemer een vordering tot kapitalisatie instelt bij een rechtbank. Dit gebeurt zelden, tenzij het over grote bedragen gaat.

Om die geschillen te beperken, wordt de volgende strategie toegepast:

- ontwikkelen van een computertoepassing om de deadlines te helpen beheren;
- proberen voor zo veel mogelijk continuïteit te zorgen bij de follow-up van de dossiers;
- overgaan tot de betalingen die objectief gezien geen betwistingen vergen;
- zo veel mogelijk vooruitlopen op wijzigingen van bouwplaatsen die een budgettaire weerslag kunnen hebben;
- bij een beperking van de vereffeningskredieten schrijven de technische diensten de strikt nodige bestelbonnen uit om de veiligheid van de gebruikers te vrijwaren.

Daarnaast werden er nog andere algemene maatregelen genomen om de intrestlasten te beperken, zoals de 'tabel van vervallen facturen' die Brussel Financiën en Begroting maandelijks opmaakt en verstuurt naar alle directeurs-generaal van de GOB en de medewerkers die betrokken zijn bij de facturering. De bedoeling van deze tabel is om iedere medewerker die betrokken is bij de facturering op de hoogte te brengen van eventuele laattijdige betalingen om compensatoire intresten aan derden te vermijden en om te voorkomen dat een factuur ongewild in een of andere fase van de procedure wordt overgeslagen.

Ik heb in mijn carrière in verschillende overheden al heel wat verwijlinteresten zien aangerekend worden. De verhoudingen in het Brussels Gewest zijn zeer goed. Over het algemeen genomen zijn de procedures om verwijlinteresten te vermijden efficiënt. Het gebeurt wel eens dat Brussel

de retard sont efficaces. Il arrive certes que Bruxelles Mobilité soit surchargé, mais globalement la situation est sous contrôle et les procédures de contrôle interne fonctionnent bien.

Mobiliteit overbelast is, maar al bij al verloopt alles vlot en functioneren de interne controleprocedures die bijsturing mogelijk maken bij problemen goed.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik ben blij met de verduidelijkingen en met het lage percentage van verwijlinteresten ten opzichte van het totaal aantal investeringen. Dat de overheid een slechte betaler is, klopt blijkbaar niet voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik wil u daarvoor feliciteren.

Dit is een voorbeeld van goed bestuur. Dat druist in tegen het algemene beeld dat de burger van de overheid heeft. Misschien moeten we daaraan een beetje meer ruchtbaarheid geven.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MOHAMED OURIAGHLI

AAN DE HEER GUY VANHENGEL,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-
LAST MET FINANCIËN, BEGROTING,
EXTERNE BETREKKINGEN EN
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de herziening van het kadaster door de federale overheid".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

M. le président.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- *Je suis satisfait de ces explications et du faible pourcentage d'intérêts de retard par rapport au nombre total d'investissements. La Région de Bruxelles-Capitale n'est apparemment pas un mauvais payeur et je vous en félicite.*

C'est un exemple de bonne administration, qui contraste avec l'idée générale que le citoyen se fait des pouvoirs publics. Il serait peut-être utile de le faire savoir.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE M. MOHAMED OURIAGHLI

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES
FINANCES, DU BUDGET, DES
RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA
COOPÉRATION AU DÉVELOPPE-
MENT,

concernant "la révision cadastrale par le fédéral".

M. le président.- À la demande de l'auteur, la question orale est reportée à une prochaine réunion.