PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

_____

Integraal verslag van de interpellaties en de vragen

_____

Commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken,

belast met de Begroting, de Externe Betrekkingen, de Ontwikkelingssamenwerking, het Openbaar Ambt en het Wetenschappelijk Onderzoek

_____

VERGADERING VAN

MAANDAG 21 JANUARI 2019

_____

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

_____

Compte rendu intégral des interpellations et des questions

_____

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 21 JANVIER 2019

_____

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@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op www.parlement.brussels

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@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse www.parlement.brussels

INHOUD

Interpellatie van de heer Paul Delva 6

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

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

betreffende "het 23ste boek van het Rekenhof voorgelegd aan het Brussels Parlement".

Toegevoegde interpellatie van de heer Johan Van den Driessche, 6

betreffende "het onrustwekkend laag aantal goedgekeurde rekeningen van de gewestelijke entiteit door het Rekenhof".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Paul Delva (CD&V)

De heer Johan Van den Driessche (N-VA)

De heer Olivier de Clippele (MR)

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)

De heer Guy Vanhengel, minister

Interpellatie van de heer Marc Loewenstein 19

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk

SOMMAIRE

Interpellation de M. Paul Delva 6

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

et 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,

concernant "le 23e cahier de la Cour des comptes adressé au Parlement bruxellois".

Interpellation jointe de M. Johan Van den Driessche, 6

concernant "la faiblesse préoccupante du nombre de comptes de l'entité régionale approuvés par la Cour des comptes".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Paul Delva (CD&V)

M. Johan Van den Driessche (N-VA)

M. Olivier de Clippele (MR)

Mme Zoé Genot (Ecolo)

M. Guy Vanhengel, ministre

Interpellation de M. Marc Loewenstein 19

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction

Onderzoek en Openbare Netheid,

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

en tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de geplande Vlaamse intelligente kilometerheffing en de eventuele gevolgen voor het Brussels Gewest".

Bespreking – Sprekers:

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

De heer Julien Uyttendaele (PS)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)

De heer Guy Vanhengel, minister

Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel 33

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

betreffende "het standpunt van de Brusselse regering over de invoering van een functie van gewestelijke 'nachtburgemeester'".

Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele 38

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

publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

et 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 M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le projet de taxation kilométrique intelligente de la Flandre et ses implications éventuelles pour la Région bruxelloise".

Discussion – Orateurs :

M. Marc Loewenstein (DéFI)

M. Julien Uyttendaele (PS)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)

Mme Zoé Genot (Ecolo)

M. Guy Vanhengel, ministre

Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel 33

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

concernant "la position du Gouvernement bruxellois sur la création d'une fonction de 'maire de nuit' régional".

Interpellation de M. Julien Uyttendaele 38

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

betreffende "het aangekondigd interregionaal akkoord inzake de invoering van een voordelig fiscaal stelsel voor elektrische leasewagens".

Bespreking – Sprekers:

De heer Julien Uyttendaele (PS)

De heer Guy Vanhengel, minister

Interpellatie van de heer Benoît Cerexhe 45

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 "het laag aantal geïnde bedragen van de boetes opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de Brusselse geluidsnormen schenden".

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Caroline Persoons, 45

betreffende "het lage bedrag van de geïnde boetes in het kader van het respect van de geluidsnormen bij de vluchten boven Brussel".

Samengevoegde bespreking – Sprekers:

De heer Benoît Cerexhe (cdH)

Mevrouw Caroline Persoons (DéFI)

De heer Guy Vanhengel, minister

développement,

concernant "l'annonce d'un accord interrégional sur la mise en place d'un régime fiscal avantageux pour les voitures électriques en leasing".

Discussion – Orateurs :

M. Julien Uyttendaele (PS)

M. Guy Vanhengel, ministre

Interpellation de M. Benoît Cerexhe 45

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 "la faiblesse des montants perçus des amendes infligées aux compagnies aériennes violant les normes de bruit bruxelloises".

Interpellation jointe de Mme Caroline Persoons, 45

concernant "le faible montant des amendes perçues dans le cadre du respect des normes de bruit liées au survol de Bruxelles".

Discussion conjointe – Orateurs :

M. Benoît Cerexhe (cdH)

Mme Caroline Persoons (DéFI)

M. Guy Vanhengel, ministre

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

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

betreffende "het 23ste boek van het Rekenhof voorgelegd aan het Brussels Parlement".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOHAN VAN DEN DRIESSCHE,

betreffende "het onrustwekkend laag aantal goedgekeurde rekeningen van de gewestelijke entiteit door het Rekenhof".

De heer Paul Delva (CD&V).- Naast tal van andere functies staat het Rekenhof in voor een financiële controle van de federale staat, de gemeenschappen, de gewesten, de provincies en hun openbare instellingen. Jaarlijks leggen zij rekenschap af van het gebruik van de middelen die hun toevertrouwd zijn. Ze leggen jaarlijks hun rekeningen voor en het Rekenhof gaat de betrouwbaarheid, juistheid en volledigheid van

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

ET 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,

concernant "le 23e cahier de la Cour des comptes adressé au Parlement bruxellois".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JOHAN VAN DEN DRIESSCHE,

concernant "la faiblesse préoccupante du nombre de comptes de l'entité régionale approuvés par la Cour des comptes".

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Tous les ans, l'état fédéral, les Communautés, les Régions, les provinces et leurs organismes publics présentent l'utilisation des moyens qui leur ont été confiés à la Cour des comptes pour que celle-ci examine la fiabilité, la justesse et la complétude de leurs états financiers.*

Dans son 23e cahier, la Cour des comptes a communiqué qu'elle avait certifié vingt-et-un

de financiële staten na.

Het Rekenhof liet in zijn drieëntwintigste boek, voorgelegd aan het Brussels parlement, weten dat ze eenentwintig rekeningen van autonome Brusselse bestuursinstellingen heeft gecertificeerd. Bij twee daarvan, die van de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) en die van parking.brussels, heeft het Rekenhof zich ervan onthouden een oordeel te formuleren, omdat de ontvangen gegevens volgens het Rekenhof dermate ontoereikend waren dat het onmogelijk was om een oordeel te vellen over de getrouwheid van de jaarrekening.

Dertien instellingen ontvingen een oordeel met voorbehoud. Dat betekent dat er een aantal gegevens onduidelijk zijn of niet kloppen. Het Rekenhof meldt daarbij in detail welke tekortkomingen er zijn. Zo hebben vijftien instellingen geen balans of resultaatrekening voorgelegd volgens de tabellen van het genormaliseerde boekhoudplan. Tien instellingen hebben hun rechten en verplichtingen buiten balans niet voorgelegd volgens de noodzakelijke tabellen. Veertien instellingen hebben geen uitvoeringsrekening van de begroting opgesteld.

Zes van de eenentwintig instellingen kregen een positief oordeel.

Het is belangrijk op te merken dat een aantal van de instellingen waarover het Rekenhof opmerkingen had, twee of zelfs drie punten van voorbehoud hebben gekregen.

Ik kan daaruit enkel besluiten dat er zware tekortkomingen zijn in de manier waarop die instellingen, op die zes na dan, hun rekeningen voorleggen aan het Rekenhof. Daarover hebben we in deze zittingsperiode trouwens al gedebatteerd. Het stemt echt tot nadenken en ik denk dat het voor heel wat Brusselaars ontgoochelend moet zijn om te zien dat die instellingen niet aan de verwachtingen beantwoorden.

Daarover ondervraagd hebt u eerder al geantwoord dat dit inderdaad een oud zeer is in Brussel. Ondanks het feit dat de instellingen er

comptes d'organismes administratifs autonomes (OAA) bruxellois. Faute de données suffisantes, la Cour des comptes s'est, en revanche, abstenue quant à la fiabilité des comptes annuels du Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) et de parking.brussels.

Treize organismes ont reçu un avis avec réserve(s) dû à un manque de clarté ou d'exactitude de plusieurs renseignements. Quelque quinze organismes n'ont pas communiqué de bilan ou de compte de résultat économique selon les tableaux du plan comptable normalisé. Dix d'entre eux n'ont pas présenté leurs droits et engagements, qui ne figurent pas au bilan selon les tableaux requis, et quatorze ont omis de dresser les comptes de mise en œuvre de leur budget.

La Cour des comptes a relevé, parmi certaines institutions en défaut, deux, voire trois points justifiant sa réserve.

Hormis pour les six organismes sur vingt-et-un ayant finalement reçu un avis positif, on constate d'importants manquements dans la transmission des comptes des administrations bruxelloises à la Cour des comptes.

Selon vous, il s'agit d'une vieille calamité bruxelloise : nos institutions font, en la matière, figure de cancres à qui l'on répète en vain leur devoir. Un contrôle annuel par un organe externe objectif est un signe de bonne gouvernance, et il devrait aller de soi que nos institutions rendent des comptes selon le prescrit légal.

Pourquoi ces OAA bruxellois ne respectent-ils pas leurs obligations ? Existe-t-il des sanctions, des incitations ou d'autres moyens de les encourager à présenter leurs comptes correctement et dans les temps à la Cour des comptes ? Le gouvernement peut-il faire davantage que simplement les rappeler à leur devoir annuel ? Par quelles actions pour chacun d'entre eux ? Le parlement pourrait-il en être informé ?

En Flandre, la majeure partie des organismes publics respectent bien les exigences, alors qu'à Bruxelles, le problème est récurrent. Comment nous assurer que toutes nos institutions subsidiées remplissent leurs obligations vis-à-vis de la Cour

nochtans jaarlijks attent op worden gemaakt, komen ze toch hun verplichtingen niet na. Het spreekt voor zich dat een jaarlijkse controle door een objectief extern orgaan, in dit geval het Rekenhof, een teken van goed bestuur is. Het zou dan ook vanzelfsprekend moeten zijn dat de instellingen jaarlijks proberen hun rekeningen in te dienen zoals dat wettelijk van hen wordt gevraagd.

Waarom komen deze Brusselse instellingen hun verplichtingen niet na? Hoe kan dit probleem worden opgelost, zodat zij wél aan hun wettelijke verplichtingen voldoen? Zijn er sancties, stimulansen of andere middelen mogelijk om betrokken instellingen ertoe aan te sporen hun rekeningen tijdig en correct voor te leggen aan het Rekenhof? Kan de regering meer doen dan deze bestuursinstellingen zonder meer wijzen op hun jaarlijkse plicht?

Welke acties zal de regering ondernemen ten aanzien van de afzonderlijke bestuursinstellingen? Kan het parlement op de hoogte worden gehouden van de gesprekken die u met deze instellingen zult voeren?

Ik heb de cijfers vergeleken met die van de instellingen van de andere gewesten en dan vooral met die in het Vlaams Gewest. Het overgrote deel van de instellingen beantwoordt daar wel aan de verplichtingen. We hebben bovendien niet te maken met een eenmalig, maar met een terugkerend probleem. Welke stappen kunnen er worden gezet opdat alle instellingen die met overheidsgeld worden gefinancierd, voortaan aan hun verplichtingen ten aanzien van het Rekenhof voldoen?

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Onlangs heeft het Rekenhof zijn drieëntwintigste boek inzake de certificering van de algemene rekeningen van de Brusselse overheidsdiensten en -instellingen voorgesteld. Dat rapport valt bijzonder negatief uit voor de regering. Het Rekenhof heeft een oordeel met voorbehoud geformuleerd over de geconsolideerde algemene rekening voor 2017 van de gewestelijke entiteit, waarin de diensten van de regering en de autonome

des comptes ?

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Dans son 23e cahier, la Cour des comptes formule un avis avec réserves sur le compte général consolidé 2017 de l'entité régionale, qui regroupe les services du gouvernement et les organismes administratifs autonomes (OAA).*

La situation des comptes des OAA est préoccupante. La Cour des comptes s'est même abstenue pour le Service d'incendie et d'aide médicale urgente (Siamu) et parking.brussels,

bestuursinstellingen zijn gegroepeerd.

Met betrekking tot de algemene rekeningen van de autonome bestuursinstellingen is de situatie ronduit verontrustend. Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH) en voor parking.brussels heeft het Rekenhof zelfs helemaal geen oordeel kunnen vellen, wat betekent dat er bij de controle tal van onzekerheden werden vastgesteld of dat er niet genoeg bewijs werd ontvangen om te kunnen oordelen of de rekening al dan niet waarheidsgetrouw is. Daarnaast heeft het Rekenhof voor vijftien rekeningen een oordeel met voorbehoud geformuleerd.

Dat komt erop neer dat slechts zes van de eenentwintig autonome bestuursinstellingen een goedkeuring van het Rekenhof hebben gekregen. Er is blijkbaar een structureel probleem met de rekeningen van de autonome bestuursinstellingen in Brussel.

Vooral bij de autonome bestuursinstellingen van de tweede categorie, die over een zekere bestuurlijke autonomie beschikken, is de situatie ronduit schandalig. Slechts drie van de veertien autonome bestuursinstellingen van de tweede categorie ontvingen een goedkeuring van het Rekenhof.

Bovendien bezorgde de regering voor geen enkele autonome bestuursinstelling de volledige algemene rekening binnen de termijn die werd vastgesteld door de organieke ordonnantie houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding en de controle vastgelegde termijnen. Met andere woorden, het Rekenhof ontving geen enkele algemene rekening voor 31 mei van het daaropvolgende jaar.

De rekeningen van deze autonome bestuursinstellingen vertonen een reeks tekortkomingen. Zo hebben vijftien instellingen geen balans of resultatenrekening ingediend volgens de voorgeschreven vorm. Tien instellingen hebben hun rechten en verplichtingen, die buiten de balans moeten worden geregistreerd, niet voorgelegd volgens de normen. Veertien autonome

faute de preuves suffisantes que leurs comptes étaient fidèles. Un avis sous réserve(s) a été formulé pour quinze autres OAA.

Le fait que seules six OAA bruxellois aient reçu un avis positif de la Cour des comptes atteste du problème structurel de notre Région en la matière.

Le bât blesse honteusement, surtout chez les OAA de seconde catégorie, qui jouissent d'une relative autonomie de gestion. Seules trois des quatorze OAA de cette catégorie ont reçu un avis positif de la Cour des comptes.

En outre, le gouvernement n'a transmis le compte général d'aucun OAA dans les délais prescrits par l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle (OOBCC).

Leurs comptes eux-mêmes sont en défaut. Quinze OAA n'ont ainsi pas introduit leur bilan ou compte de résultat économique dans la forme prescrite. Dix d'entre eux n'ont pas présenté leurs droits et engagements qui ne figurent pas au bilan selon les normes requises. Quatorze OAA n'ont établi aucun compte de mise en œuvre de leur budget.

Les problèmes au niveau des OAA de seconde catégorie sont-ils principalement dus à leur autonomie ?

Qu'entreprenez-vous pour que ces OAA respectent la législation et la règlementation appliquées à leurs comptes ?

Quelles mesures avez-vous prises pour que le compte général consolidé 2018 de l'entité régionale soit approuvé ?

Où en est l'arrêté concernant l'audit de l'entité régionale dans son intégralité ? Pouvons-nous espérer bientôt une initiative législative concernant l'audit interne et l'audit en chaîne de contrôle unique, c'est-à-dire le "single audit" pour lequel la Cour des comptes s'appuie sur les travaux des services d'audit interne ?

bestuursinstellingen hebben geen uitvoeringsrekening van de begroting opgesteld.

Waarom hebben vooral de autonome bestuursinstellingen van de tweede categorie problemen met hun rekeningen? Heeft dat te maken met hun autonomie?

Welke stappen hebt u ondernomen zodat deze instellingen zouden voldoen aan de wet en de regelgeving met betrekking tot hun rekeningen?

Welke maatregelen hebt u getroffen opdat de geconsolideerde algemene rekening van het gewest voor 2018 deze keer zal worden goedgekeurd?

Kunt u een stand van zaken geven over het besluit inzake de audit van de integrale gewestelijke entiteit? Kunnen we op korte termijn een wetgevend initiatief verwachten betreffende de interne audit en de single audit? Dit laatste wil zeggen dat het Rekenhof kan samenwerken met bedrijfsrevisoren die eventueel over diezelfde instellingen werken, hetgeen veel efficiënter zou zijn. Uiteraard moet die samenwerking wel eerst worden geregeld. Hoe zit het met de problematiek van de single audit?

De heer Olivier de Clippele (MR).- Ik stel vast dat uitsluitend Nederlandstalige parlementsleden over dit onderwerp interpelleren. Is dit soms een exclusief Nederlandstalige aangelegenheid? Het gaat toch om het geld van alle Brusselaars?

Onlangs voerden we hier nog een discussie waarin gesteld werd dat de verenigingen hun boekhouding in orde moeten brengen. Bij de gewestelijke instellingen, die over professionele boekhouders beschikken, gebeuren er volgens het rapport ondertussen blijkbaar zaken die de nodige vragen doen rijzen.

Als het Rekenhof kritiek heeft op een balans, wijst dat erop dat ze niet dagelijks of maandelijks wordt geëvalueerd. Anders zouden de problemen immers onmiddellijk aan de oppervlakte komen. We zouden dan ook beter niet langer jaarlijks de rekeningen opvragen, maar bijvoorbeeld per kwartaal. Op die manier

M. Olivier de Clippele (MR) *(en néerlandais).- J'observe que seuls des députés néerlandophones abordent le sujet. Il s'agit pourtant de l'argent de tous les Bruxellois.*

Nos députés ont récemment exhorté les associations à mettre de l'ordre dans leurs comptes. Les organismes régionaux, qui disposent de comptables professionnels, sont à leur tour tancés par la Cour des comptes.

Si celle-ci émet des critiques sur un bilan, c'est que la régularité de l'évaluation de celui-ci est trop faible. Sinon, les problèmes seraient détectés immédiatement. Nous ferions mieux d'exiger des comptes trimestriels. Pour repérer les problèmes rapidement, un contrôle pratiquement quotidien du bilan s'impose.

kunnen we heel snel vaststellen dat er een en ander niet klopt. De balans moet in principe vrijwel dagelijks worden bijgehouden én beschikbaar zijn.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) *(in het Frans).- Ik heb het verslag te laat ontvangen om het grondig te kunnen bestuderen. Het is ons pas vanmorgen officieel overhandigd.*

Is het mogelijk het Rekenhof uit te nodigen voor een bespreking? Kunnen we later op dit onderwerp terugkomen? Ik weet niet of de heer Vanhengel een update kan geven over alle vervolgacties.

De voorzitter.- Hoe denkt de commissie over het idee om het Rekenhof te horen?

Als u akkoord gaat, zal het zo zijn.

De heer de Clippele is een groot voorstander van het onderzoeken van de rekeningen.

(Opmerkingen van de heer de Clippele en de heer Vanhengel)

De heer Guy Vanhengel, minister.- Misschien moeten we eerst nagaan welke mogelijkheden we hebben om in te grijpen. We stellen allen hetzelfde probleem vast. Ik vraag u dan ook welke instrumenten we kunnen inzetten om de toestand te verbeteren.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Ik zal er u straks enkele voorleggen.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik ben benieuwd. Het mag echter niet de bedoeling zijn dat de burgers hiervan het slachtoffer worden.

Het feit dat sommige stukken van de boekhouding ontbreken, wil overigens niet per se zeggen dat er ook een probleem is met de boekhouding. We worden veeleer geconfronteerd met nalatigheid inzake de administratieve opvolging van de boekhouding.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- J'ai reçu trop tardivement le rapport, qui ne nous a été remis officiellement que ce matin, pour pouvoir l'examiner correctement.

Dès lors, est-il envisageable d'inviter dans cette commission la Cour des comptes afin d'en discuter ? Aurons-nous l'occasion de revenir sur le sujet ? Je ne sais pas si M. Vanhengel est en mesure de faire le point sur l'ensemble des suivis. Le sujet est très vaste.

M. le président.- Quel est l'avis de la commission sur l'initiative d'entendre la Cour des comptes ?

Puisque vous êtes d'accord, il en sera ainsi.

M. de Clippele est un grand partisan de l'examen des comptes.

(Remarques de MM. de Clippele et Vanhengel)

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Nous constatons tous le même problème. Peut-être serait-il judicieux de vérifier d'abord de quels moyens d'action nous disposons.*

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Je vous en proposerai tout à l'heure.*

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Les citoyens ne doivent cependant pas payer l'addition. Le fait qu'il manque des pièces ne signifie pas forcément que la comptabilité pose problème. Cela relève plutôt d'une négligence en matière de suivi administratif.*

Les questions sont liées à la complexité des comptes généraux des organismes administratifs autonomes et à leur approbation par le gouvernement, censée se faire dans un certain

De vragen hebben betrekking op de complexe aard van de algemene rekeningen van de autonome bestuursinstellingen en op hun goedkeuring door de regering, die binnen een bepaalde termijn moet plaatsvinden. Dit heeft rechtstreekse gevolgen voor de certificering door het Rekenhof en de consolidatie door de gewestelijke boekhouder.

De heer de Clippele stelt voor om een hoorzitting met het Rekenhof te organiseren. Het Rekenhof staat immers ten dienste van het parlement en kan de parlementsleden inlichten, bijvoorbeeld over de maatregelen die de commissie Financiën kan nemen om de autonome instellingen tot de orde te roepen. Alle autonome instellingen vallen immers onder de bevoegdheid van de regering.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Mijn interpellatie was gericht tot minister-president Vervoort. Hij is immers politiek verantwoordelijk voor de andere regeringsleden. Voor u ligt dat wellicht wat moeilijker.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Als viceminister-president wil ik ook wel het nodige doen. Ik houd me vooral bezig met de boekhouding, dus ik neem het minister-president Vervoort niet kwalijk dat hij die aan mij overlaat. Nogmaals, het gaat over autonome instellingen die onder het rechtstreekse gezag van regeringsleden staan. Minister-president Vervoort heeft geen gezag over die instellingen, tenzij hij er zelf voor bevoegd is en ikzelf sta niet aan het hoofd van dergelijke instellingen.

Dit probleem is niet nieuw en mijn diensten nemen in dat verband sinds lang maatregelen, die in min of meer snelle mate geïmplementeerd worden bij de autonome bestuursinstellingen. In de instructies die jaarlijks verzonden worden naar de autonome bestuursinstellingen en het toezichthoudende kabinet, beklemtoont de gewestelijke boekhouder het belang van de naleving van de termijnen en van de volledigheid van de algemene rekening. De gewestelijke boekhouder staat onder mijn bevoegdheid en hij spreekt geregeld de andere regeringsleden en de betrokken entiteiten aan om hen aan hun verplichtingen te herinneren.

délai. La certification par la Cour des comptes et la consolidation par le comptable régional en sont directement affectées.

M. de Clippele demande que l'on auditionne la Cour des comptes. Elle peut en effet proposer à la Commission des finances des mesures à mettre en œuvre pour rappeler ces organismes à l'ordre.

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Mon interpellation s'adressait à M. Vervoort, politiquement responsable pour les autres membres du gouvernement.*

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Étant donné que je m'occupe du volet comptable, je n'en veux pas au ministre-président de me charger de vous répondre.*

Le problème n'est pas nouveau. Dans les instructions transmises chaque année aux organismes administratifs autonomes (OAA) et au cabinet de tutelle, le comptable régional souligne l'importance du respect des délais et de la nécessité de rentrer des comptes généraux complets. Le comptable régional relève de ma compétence et rappelle régulièrement les autres membres du gouvernement et les entités concernées à leurs obligations. Il fait de même avec les organismes autonomes, avec lesquels il entretient des contacts réguliers. Au cours de la période de consolidation, il envoie des rappels à ceux qui n'ont pas encore fait approuver leurs comptes.

Depuis 2015, il leur propose d'établir leur bilan et leurs comptes de résultats en suivant le plan comptable normalisé pour les services publics (PCN), afin d'accélérer la procédure. En effet, ce n'est pas parce que les comptes n'ont pas été

Hij houdt daarnaast regelmatig contact met de autonome bestuursinstellingen en hij herinnert hen daarbij hun verplichtingen. Tijdens de consolidatieperiode stuurt de gewestelijke boekhouder herinneringen naar de autonome bestuursinstellingen die een achterstand hebben met betrekking tot de goedkeuring.

Sinds 2015, al geruime tijd dus, biedt de gewestelijke boekhouder de autonome bestuursinstellingen of ABI's aan om hun balans en hun resultatenrekeningen om te zetten naar het genormaliseerde boekhoudplan voor overheidsdiensten (GBP). Dat voorstel moet het herschrijven van de rekeningen bespoedigen. Het feit dat de rekeningen niet gecertificeerd en gelezen kunnen worden, betekent immers niet dat ze niet bestaan. Ze moeten echter wel volgens het genormeerde model opgesteld worden. We hebben voorgesteld om het werk van de ABI's te vergemakkelijken door de verwerking indien nodig in hun plaats te doen. Ik stel daarbij een positieve evolutie vast.

Het Rekenhof kon geen oordeel formuleren over de geconsolideerde rekeningen voor 2012, 2013 en 2014, omdat het de eigen rekeningen van de ABI's niet binnen de vooropgestelde termijn ontving. Daardoor kon het Rekenhof niet alleen geen oordeel formuleren over de rekeningen van de ABI's, maar ook niet over de geconsolideerde rekening, die opgemaakt wordt aan de hand van die ABI-rekeningen. Het spreekt voor zich dat wie niet beschikt over de onderdelen van het geheel, het geheel onmogelijk kan certificeren.

Dankzij de maatregelen die het gewest genomen heeft, kon het Rekenhof wel een oordeel formuleren over de geconsolideerde rekeningen van 2015 en 2016. In 2016 daarentegen onthield het Rekenhof er zich opnieuw van om een oordeel te formuleren omdat een belangrijke instelling, namelijk de DBDMH, nog geen eigen rekening had opgesteld op het ogenblik van de afsluiting van de geconsolideerde rekening.

Veel heeft ook te maken met het tijdstip waarop de rekening wordt ingediend. Als de rekening niet tijdig ingediend wordt, dan is het dossier voor het Rekenhof afgesloten, ook al volgt de rekening nog. In 2017 kon het Rekenhof opnieuw een oordeel formuleren over de

certifiés et lus qu'ils n'existent pas. Pour faciliter la tâche aux organismes, nous leur avons même proposé de nous charger de la conversion.

Étant donné que la Cour des comptes n'a pas reçu les comptes des OAA pour 2012, 2013 et 2014 dans les temps, elle n'a pas pu formuler d'avis ni sur ces comptes, ni sur les comptes consolidés.

Grâce aux mesures prises par la Région, la Cour des comptes a pu formuler un avis sur les comptes consolidés de 2015 et 2016. Il faut toutefois noter qu'en 2016, le Siamu - un organisme important - n'avait pas encore déposé ses comptes au moment de la clôture du compte consolidé.

Le respect ou non du délai de dépôt des comptes est également important. S'ils arrivent trop tard, la Cour des comptes a clôturé le dossier. En 2017, celle-ci a une nouvelle fois pu formuler un avis sur le compte consolidé, grâce aux mesures prises. Reste à présent à veiller à la qualité des comptes des OAA.

Vous me demandez comment il se fait que certains OAA n'arrivent pas à rentrer des comptes complets dans les temps, en particulier ceux de deuxième catégorie.

La pénurie de personnel est souvent invoquée. Les bons comptables se font rares et ceux qui sont recrutés n'ont pas forcément l'expérience de la fonction publique et des règles comptables relatives au budget.

Une autre explication peut être liée au fait que les OAA de première catégorie sont directement placés sous l'autorité du gouvernement, tandis que ceux de deuxième catégorie possèdent leur propre organe de gestion. Cela ne doit pas servir d'excuse, mais les ministres compétents ne peuvent par conséquent pas confier de tâches aux services qui composent ces organismes.

De plus, les OAA de deuxième catégorie constitués en asbl ou en société doivent à la fois se conformer à l'ordonnance organique du 23 février 2006 portant les dispositions applicables au budget, à la comptabilité et au contrôle (OOBCC) et à la législation sur les asbl ou les sociétés.

La loi sur les sociétés précise en outre que les

geconsolideerde rekening, omdat we iedereen aan het juiste plaatje en canvas konden houden.

Al de maatregelen hebben ertoe bijgedragen dat het Rekenhof zijn oordeel over de geconsolideerde rekening 2017 kan formuleren en zich daarvan niet meer dient te onthouden. Dat neemt evenwel niet weg dat nu de nadruk moet worden gelegd op de kwaliteit van de rekeningen van de autonome bestuursinstellingen (ABI).

U vraagt naar de reden waarom sommige ABI's er niet in slagen hun rekeningen tijdig en in volledige vorm in te dienen, inzonderheid bij ABI's van de tweede categorie.

Als reden wordt vaak een personeelsprobleem aangehaald. Goede boekhouders vinden, is geen evidentie. Boekhouders die worden aangeworven, komen niet noodzakelijk uit de overheidssector. Ze moeten zich nog vaak de boekhoudkundige regels eigen maken die verband houden met de begroting.

De algemene rekening van de ABI's van eerste categorie wordt opgesteld onder het rechtstreekse gezag van de regering, zodat de regering er meer vat op heeft. De algemene rekening van de ABI's van tweede categorie wordt opgesteld door hun beheersorgaan. Dat kan een verklaring, maar geen excuus zijn, voor de verschillen tussen ABI's van eerste en tweede categorie.

Op de eerste categorie hebben de collega's en politieke verantwoordelijken veel meer vat dan op de tweede categorie. In de tweede categorie wordt de hele organisatie aangestuurd door een autonoom beheersorgaan. De bevoegde ministers kunnen geen opdrachten aan individuele onderliggende diensten van die instellingen geven. Dat kan in de eerste categorie gemakkelijker, omdat ze onder het gezag van de politicus vallen.

Bovendien hebben bepaalde instellingen van tweede categorie de juridische vorm van een vzw of vennootschap. Die ABI's moeten niet alleen de organieke ordonnantie van 23 februari 2006 houdende de bepalingen die van toepassing zijn op de begroting, de boekhouding

comptes doivent être approuvés par l'assemblée générale au plus tard le 30 juin de l'année qui suit leur clôture. Or, l'OOBCC impose un délai plus court de quelques mois. Qui peut le plus, peut le moins, donc le respect du délai fixé par l'OOBCC implique d'office le respect des autres délais réglementaires.

Afin de pallier les manquements et d'améliorer la qualité des comptes, le comptable régional a entre autres dispensé une formation à tous les OAA sur l'établissement des comptes, les données nécessaires à la consolidation et la rédaction d'un projet d'ordonnance portant approbation du compte général et règlement définitif du budget.

L'entité du comptable régional a en outre rédigé des fiches relatives aux procédures comptables régionales. Elles sont disponibles sur la plate-forme SAP, qui s'ajoute au programme comptable proposé aux OAA. Cet outil de comptabilité générale, analytique et budgétaire offre de nouvelles garanties et perspectives pour faciliter la mise en œuvre du droit bruxellois des finances publiques, et ce à moindre coût grâce à la mutualisation des efforts des organismes régionaux.

Bruxelles Finances et Budget assure également un coaching en comptabilité aux organismes qui le demandent. Elle dispose pour ce faire d'une cellule de cinq personnes qui travaillent en étroite collaboration avec les services du comptable régional.

Toutes ces mesures visent à améliorer la situation et, à terme, à obtenir un avis favorable de la Cour des comptes. Je tiens à souligner que les autres entités, qui utilisent d'autres méthodes, reçoivent également des observations.

L'administration se concerte avec la Cour des comptes pour adapter l'OOBCC, notamment pour instaurer l'audit unique. Les amendements seront soumis au parlement dès que le gouvernement disposera d'une proposition concrète.

J'invite les députés à ne pas publier de tweets laconiques à propos d'opérations administratives aussi complexes.

La Belgique vient de loin en matière de méthodes

en de controle (OOBBC) in acht nemen, maar ook de wetgeving voor vzw's of de wetten op de handelsvennootschappen.

De wetgeving inzake vennootschappen bepaalt overigens dat de rekeningen goedgekeurd moeten worden door de algemene vergadering tegen 30 juni van het jaar dat volgt op de afsluiting van de rekeningen. Die termijn verschilt dus van de bepalingen in de OOBBC, die een termijn van een paar maanden vroeger oplegt. Dat belemmert geenszins de correcte toepassing van de strengere Brusselse wetgeving. Wie het meerdere kan, kan ook het mindere. Door de OOBBC-termijn na te leven, voldoen de ABI's des te meer aan de andere termijnen.

De gewestelijke boekhouder en het bestuur Financiën en Begroting hebben bijkomende initiatieven genomen om de tekortkomingen te verhelpen en de kwaliteit van de rekeningen te verbeteren. Op 22 en 27 november 2018 heeft de gewestelijke boekhouder een opleiding gegeven aan alle ABI's om toe te lichten hoe een algemene rekening wordt opgesteld, wat er wordt verwacht met het oog op de consolidatie en hoe een ontwerp van ordonnantie houdende eindregeling van de begroting en goedkeuring van de algemene rekening wordt uitgewerkt.

De entiteit van de gewestelijke boekhouder heeft ook gewestelijke boekhoudkundige procedures in de vorm van fiches opgesteld. Die zijn beschikbaar op de website van het gewestelijke SAP-platform. De regering heeft inderdaad beslist om naast het boekhoudkundig programma, een SAP-platform ter beschikking te stellen van de ABI's, die dat wensen, om hun boekhouding beter te kunnen beheren en te verbeteren. Die tool voor algemene, analytische en begrotingsgewijze boekhouding biedt nieuwe garanties en mogelijkheden om de implementatie van het Brussels overheidsfinanciënrecht te vergemakkelijken tegen een lagere kostprijs door de inspanningen van de gewestelijke instellingen te bundelen.

Brussel Financiën en Begroting levert ook coachingdiensten aan de instellingen die erom verzoeken om hen te helpen met het bijhouden van de boekhouding. Voor die opdracht beschikt

de gestion comptable et administrative, à tous niveaux de pouvoir.

Pendant près de quinze ans, la Région n'a établi aucun compte. Un gros investissement humain a été nécessaire pour y remédier, mais nous progressons constamment.

À ce stade, seuls les OAA manquent encore à leur devoir. Votre commission peut, elle aussi, les rappeler à l'ordre. Nous avons tous un rôle à jouer dans cette affaire.

de Brusselse administratie over een cel van vijf personeelsleden die nauw samenwerkt met de entiteit van de gewestelijke boekhouder.

Die positieve maatregelen moeten na verloop van tijd tot verbeteringen en finaal een goedgekeurd oordeel van het Rekenhof leiden.

Ik laat opmerken dat er in de andere entiteiten een andere werkwijze wordt gehanteerd. Hoe dan ook, het Rekenhof formuleert ook daar opmerkingen bij, die de entiteiten, net zoals bij ons, mee moeten nemen bij de volgende oefeningen om de kwaliteit van de rekeningen stelselmatig te verbeteren.

De administratie is, na overleg met het Rekenhof, bezig met een aanpassing van de OOBBC, onder meer met de invoering van de single audit. Eenmaal de regering zich heeft kunnen uitspreken over een concreet voorstel, zal het bij het parlement worden ingediend.

Ik dring er bij de parlementsleden vriendelijk op aan om van dergelijke ingewikkelde administratieve handelingen niet in simpele tweets te berichten, in de zin van "de wereld is om zeep; er gebeuren rare dingen rondom mij". Zo is het niet.

Wat de invoering van boekhoudkundige, bestuursmatige managementtechnieken betreft, komen we in België van ver. Dat geldt trouwens voor alle bestuursniveaus.

Van mijn voorganger heb ik een puinhoop geërfd. Het gewest had geen enkele rekening, geen enkele! De eerste tien tot vijftien jaar zijn er nergens rekeningen gemaakt. Daardoor heb ik me in de rekenkundige archeologie moeten bekwamen. Dat heeft veel mankracht gevergd, maar we boeken stelselmatig vooruitgang.

Nu zijn we zover dat we alleen nog de autonome instellingen, waarop we het minste grip hebben, in het gareel moeten zien te krijgen. Dat kan ik niet alleen. Iedereen moet daaraan meewerken. Uw commissie heeft ook de mogelijkheid om ze op het matje te roepen en te vragen waarom hun boekhouding niet in orde is. Ik zou het u aanbevelen. Ik probeer die instellingen in het gareel te krijgen, maar u kunt mij daarbij helpen.

Alvast bedankt.

De heer Paul Delva (CD&V).- U kent mij en mijn partij goed genoeg om te weten dat het niet onze gewoonte is om de zaken te overdrijven of simplistisch voor te stellen. Het is echter logisch dat we u vragen stellen, als uit het rapport van het Rekenhof blijkt dat er bepaalde problemen zijn. Die vragen zijn overigens redelijk en genuanceerd en hebben enkel tot doel de zaken vooruit te helpen.

Dankzij uw antwoord begrijpen we beter waarom bepaalde instellingen niet aan de wettelijke verplichtingen voldoen. Het verheugt mij voorts dat de regering een reeks maatregelen heeft genomen, zodat die instellingen hun boekhouding volgens de regels voeren en op tijd aan het Rekenhof bezorgen. Zo worden er opleidingen, coaching, een eengemaakte boekhoudingsprocedure en een boekhoudprogramma aangeboden. Ik hoop dat die maatregelen resultaten zullen opleveren.

In elk geval moeten de bevoegde ministers voor de eigen instellingen zelf maatregelen nemen, opdat die hun boekhouding op tijd en correct voltooien en aan het Rekenhof bezorgen. Zodra het regeerakkoord van de volgende regeerperiode wordt opgesteld, moet daar aandacht aan worden besteed.

Professor overheidsbegroting Herman Matthijs, die aan de Universiteit Gent en de Vrije Universiteit Brussel (VUB) doceert, zegt dat, indien de instellingen niet beantwoorden aan de wettelijke verplichtingen inzake de boekhoudkundige rapportering en de organisatie op budgettair vlak niet naar behoren verloopt, de regering op zijn minst vertegenwoordigers moet sturen die ingrijpen. Het zou om een regeringscommissaris kunnen gaan die verstand heeft van dergelijke zaken en de bevoegdheid heeft om actie te ondernemen. Wordt die mogelijkheid overwogen, indien de komende jaren blijkt dat die instellingen nog altijd niet tijdig en niet correct hun boekhoudkundige verplichtingen nakomen?

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- U

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).- Mon parti n'a pas pour habitude d'exagérer les choses, mais il est logique que nous nous posions des questions. Votre réponse nous permet de mieux comprendre pourquoi certains organismes ne respectent pas leurs obligations légales. J'espère que les mesures prises par le gouvernement leur permettront de mettre leur comptabilité en ordre et de la transmettre dans les temps à la Cour des comptes.*

Quoi qu'il en soit, les ministres doivent prendre les mesures qui s'imposent vis-à-vis des organismes dont ils ont la charge.

Selon Herman Matthijs, professeur de finances publiques à l'université de Gand et à la VUB, si les organismes ne respectent pas leurs obligations en matière de rapports comptables et de budget, le gouvernement devrait pour le moins y envoyer des représentants habilités à prendre des mesures, par exemple un commissaire du gouvernement.

Cette solution est-elle envisagée si les organismes continuent de faillir à leurs obligations ?

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en*

beweert dat u vooruitgang hebt geboekt sinds u de fakkel overnam, en dat alle tekortkomingen aan de andere regeringsleden te wijten zijn. Dat is natuurlijk kort door de bocht.

U geeft als redenen onder andere dat het om complexe rekeningen gaat, dat er een bepaalde tijdsperiode moet worden gerespecteerd en dat er een personeelstekort is. Als bedrijven of belastingplichtigen zulke redenen zouden aanhalen voor een laattijdige indiening van hun aangiften, zouden ze op weinig clementie kunnen rekenen. De overheid moet het goede voorbeeld geven en dat gebeurt in dit geval duidelijk niet.

In het geval van instellingen van de tweede categorie met bestuursautonomie, zegt u dat het probleem bij het beheersorgaan ligt. Waarom worden die beheersorganen dan niet op hun verantwoordelijkheid gewezen? De leden van die organen danken hun benoeming trouwens doorgaans aan de meerderheid. Als ze er niet in slagen om hun rekening tijdig in te dienen en te laten goedkeuren, moeten de leden van die beheersorganen daar financiële gevolgen van ondervinden. Dat is blijkbaar de enige mogelijke oplossing.

Ik neem akte van de talloze initiatieven, zoals de training in november 2018 en de informatie op de website, maar waarom lieten die zo lang op zich wachten? We hebben het immers over een structureel probleem. Je zou haast denken dat de problemen nieuw zijn, maar dit is het vijfde jaar van de regeerperiode.

néerlandais).- Votre rejet de la faute sur les autres membres du gouvernement est un peu facile.

Vous expliquez le retard par la complexité des comptes, le délai à respecter et le manque de personnel. Les pouvoirs publics devraient montrer l'exemple. Je ne suis pas sûr que les entreprises et contribuables bénéficieraient d'une aussi grande clémence s'ils invoquaient de telles raisons pour rentrer leur déclaration en retard.

En ce qui concerne les organismes de deuxième catégorie, vous incriminez leurs organes de gestion. Pourquoi ceux-ci ne sont-ils pas mis face à leurs responsabilités ? S'ils ne sont pas capables de faire approuver leurs comptes dans les délais, leurs membres devraient en subir les conséquences financières.

Je prends acte des initiatives qui sont prises, mais pourquoi se sont-elles tant fait attendre ?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ik heb opgemerkt dat we met twee boekjaren helemaal geen problemen hebben.

De heer Johan Van den Driessche (N-VA).- Ja, maar pas na twee jaar vertraging. We moeten internationaal rapporteren. Hoe valt het trouwens uit te leggen dat de overheid haar rekeningen met twee jaar vertraging goedkeurt? De overheid moet toch het goede voorbeeld geven? Eigenlijk had ik verwacht dat minister-president Vervoort hier zou zijn om te antwoorden.

M. Guy Vanhengel, ministre *(en néerlandais).- Je vous ai expliqué que deux années comptables n'avaient posé aucun problème.*

M. Johan Van den Driessche (N-VA) *(en néerlandais).- Oui, mais elles furent approuvées avec deux années de retard. J'attendais une explication de M. Vervoort sur ce retard.*

Quel message envoyons-nous à ces institutions et à la population ? La plupart des comptes ne sont pas approuvés et le ministre-président n'est même pas présent pour s'en expliquer. Ce n'est pas acceptable, d'autant que c'est un problème

Welke boodschap geven wij aan die instellingen en aan de bevolking? De grote meerderheid van de rekeningen wordt niet goedgekeurd en de minister-president is hier niet eens aanwezig om verantwoording af te leggen. Dat kan niet door de beugel, vooral omdat de regering een structureel probleem heeft met de kwestie.

De ordonnantie inzake de rekeningen en de controle is twaalf jaar oud. Het Rekenhof zegt zelf dat er nog zeven uitvoeringsbesluiten moeten worden genomen. Hetzelfde geldt voor de interne audit van het gewest. Van de vijf auditeurs zijn er drie met langdurig verlof en daar wordt niets aan gedaan. Waarom moet de invoering van de single audit zo lang duren? Ik vind dat de regering ook op dat vlak te laks is en niet de indruk geeft er werk van te willen maken. De grote meerderheid van de instellingen is niet in orde, maar blijkbaar ligt men daar niet wakker van.

- *De incidenten zijn gesloten.*

structurel pour le gouvernement.

L'ordonnance relative aux comptes et au contrôle a douze ans, mais sept arrêtés d'exécution doivent encore être pris. L'audit interne de la Région n'avance pas davantage. Pourquoi l'audit en chaîne de contrôle unique tarde-t-il tant ? Le gouvernement est beaucoup trop laxiste à cet égard.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

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

EN TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,

INTERPELLATION DE M. MARC LOEWENSTEIN

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

ET 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 M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE

BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de geplande Vlaamse intelligente kilometerheffing en de eventuele gevolgen voor het Brussels Gewest".

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- De Vlaamse regering heeft laten onderzoeken hoe de verkeerscongestie in bepaalde delen van Vlaanderen aangepakt kan worden. Uit het onderzoek kwam de invoering van een slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen over het hele Vlaamse grondgebied als oplossing naar voren.*

De onderzoekers verwerpen dus het idee van gerichte, geografisch beperkte interventies en stellen dat deze heffing de enige efficiënte manier is om de verkeerscongestie veroorzaakt door wagens aan banden te leggen. De heffing zou in heel Vlaanderen ingesteld moeten worden, en dit ten vroegste in 2024-2025.

Volgens Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts moet dit gepaard gaan met een vermindering van andere belastingen, zoals de verkeersbelasting.

In april zou het onderzoek afgerond moeten zijn en wordt het overgedragen aan de volgende Vlaamse regering. Die zal een eindoordeel moeten vellen.

In het Brussels Gewest heeft de taskforce over de hervorming van de autofiscaliteit zijn rapport voorgelegd aan de commissie Financiën. Daarin worden verschillende denksporen voorgesteld. De Brusselse regering staat echter in nauw overleg met de andere gewesten. Deze houding leidde eerder al tot het instellen van een kilometerheffing voor vrachtwagens in de drie gewesten. Rond thema's die ook de andere gewesten aangaan, moeten we samenwerken. Dat geldt ook voor de kilometerheffing voor lichte voertuigen.

Net zoals in andere dossiers handelt het Vlaams Gewest egoïstisch en doet het zijn zin. Het Vlaams Gewest heeft de hoofdstedelijke

LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le projet de taxation kilométrique intelligente de la Flandre et ses implications éventuelles pour la Région bruxelloise".

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Une étude sollicitée par le gouvernement flamand, dont l'objectif initial était d'étudier la façon de diminuer la congestion sur certaines zones de Flandre, a conclu que la solution était l'instauration d'une taxe kilométrique intelligente sur les véhicules légers roulant sur tout le territoire de la Région flamande.

L'étude écarte donc le scénario d'interventions ponctuelles géographiquement limitées et conclut que, si l'on veut combattre efficacement la congestion automobile, c'est sur l'ensemble du territoire flamand que cette taxe devra être instaurée, et ce au plus tôt en 2024-2025.

Enfin, selon le ministre flamand de la Mobilité Ben Weyts, cette mesure devra être accompagnée d'une réduction d'autres impôts tels que la taxe de circulation.

Quant à l'agenda des prises de décision au niveau du gouvernement flamand, l'étude devrait être bouclée en avril et transmise au prochain gouvernement régional, qui pourra prendre la décision finale.

Au niveau bruxellois, une task force sur la réforme de la fiscalité automobile a rendu un rapport présenté en Commission des finances. Si ses conclusions proposent différentes pistes, le gouvernement bruxellois reste dans un schéma de concertation avec les autres Régions, et ce dans la même logique que celle qui a permis la mise en œuvre de la taxation kilométrique pour les poids lourds au travers de l'exécution de l'accord politique du 21 janvier 2011 entre la Flandre, la Wallonie et Bruxelles portant réforme de la fiscalité routière, et l'exécution de l'accord de coopération du 31 janvier 2014 entre les trois mêmes entités, relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique pour les poids lourds sur les trois Régions et à la constitution du projet

gemeenschap van Brussel (CMB), die bij de zesde staatshervorming uit de bus kwam als de geschikte structuur om interregionale problemen aan te pakken, van tafel geveegd.

Dit project belangt de Brusselaars rechtstreeks aan. Ze zullen moeten betalen om de stad te verlaten, terwijl er dagelijks 200.000 pendelaars gratis binnenkomen.

Het Waals Gewest heeft deze kilometerheffing bij monde van minister van Mobiliteit Carlo Di Antonio ten stelligste verworpen en verdedigt een forfaitair wegenvignet. Minister Di Antonio wil overigens meer uitleg over de plannen van het Vlaams Gewest, want hij kan zich moeilijk voorstellen dat er twee systemen worden ingevoerd in één land. Het is echt een dovemansgesprek.

Hoe verloopt het overleg tussen de vier mobiliteitsministers in het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (ECMM)? Is er nog iemand die het algemeen belang voor ogen heeft, die een gecoördineerd beleid wil en uit deze surrealistische spiraal wil geraken die ons allen belachelijk maakt?

Volgens ons is een slimme kilometerheffing het eerlijkst. Die heffing belast het gebruik van wagens, niet het bezit ervan. Ze zal de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling vervangen, en zal rekening houden met drukke zones en periodes en met de milieuvriendelijkheid van de voertuigen.

Als hierover geen overleg mogelijk is met Vlaanderen en Wallonië, dan moeten de Brusselaars kiezen voor een systeem dat een antwoord biedt op de verkeerscongestie. Als de slimme kilometerheffing niet haalbaar is omdat er geen akkoord over is, dan kunnen we op korte termijn een systeem invoeren op basis van ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) in de lage-emissiezone (LEZ). Daarmee kunnen we een congestieheffing innen.

De verkeerscongestie kost België jaarlijks 8 miljard euro, of 22 miljoen euro per dag. Bovendien lopen ook het milieu en de gezondheid hierdoor schade op. De Viapass.

Ainsi que Bruxelles le rappelle sans cesse pour tous les sujets qui touchent les autres Régions, il faut travailler de manière concertée, et la taxation kilométrique sur les véhicules légers mérite résolument une telle concertation.

Comme dans d'autres dossiers, la Flandre agit égoïstement et fait ce qui l'arrange quand ça l'arrange. Elle a balayé d'un revers de la main la Communauté métropolitaine de Bruxelles (CMB) vendue avec la sixième réforme de l'État comme la structure censée gérer les défis interrégionaux et elle continue d'avancer seule.

Ce projet touche directement les Bruxellois, qui devront payer en sortant de Bruxelles, alors que 200.000 navetteurs continuent d'y entrer quotidiennement et gratuitement.

De son côté, la Région wallonne, par la voix de son ministre de la mobilité Carlo Di Antonio, rejette fermement cette taxation kilométrique et défend le modèle de la vignette forfaitaire. Le ministre Di Antonio espère par ailleurs recevoir des explications sur les projets de la Région flamande, car, selon lui, "l'introduction de deux systèmes différents dans un même pays est difficile à imaginer". Un vrai dialogue de sourds !

Il serait intéressant d'entendre ce qu'il se dit aux réunions du Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM). Il serait sans doute un peu désespérant, mais tout de même utile, de connaître l'état de la concertation entre les quatre ministres chargés de la mobilité. On se demande qui défend encore l'intérêt général, qui souhaite des politiques coordonnées, qui souhaite sortir de cette spirale surréaliste qui nous ridiculise à juste titre.

Selon nous, le système le plus juste serait celui de la taxation kilométrique intelligente, un système de taxation à l'usage plutôt qu'à la possession, qui remplacerait les taxes de circulation et de mise en circulation et devrait tenir compte des zones et périodes de congestion, ainsi que des performances environnementales des véhicules soumis à la taxe.

Mais sans accord, et dans l'hypothèse où ni la Flandre ni la Wallonie ne voudraient évoluer et

luchtkwaliteit lijdt onder de accordeonfiles.

Hoe reageert de regering op het plan van het Vlaamse Gewest om een slimme kilometerheffing in te voeren en op dat van het Waalse Gewest om een wegenvignet in te stellen?

Hoe staat het met het overleg? Wat gebeurt er met de conclusies van de Brusselse taskforce voor de hervorming van de autobelasting?

Welke middelen zal de regering inzetten om de belangen van de Brusselaars te verdedigen?

tenter de trouver un terrain d'entente avec Bruxelles, les Bruxellois devront opter pour un système qui apporte une réponse à la congestion. Si cette taxation kilométrique intelligente n'est pas faisable faute d'accord, un système peut être rapidement instauré à Bruxelles grâce à la présence des caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition) de la zone de basse émission, au péage urbain ou, autrement et plus justement dit, à la charge de congestion.

La congestion coûte chaque année 8 milliards d'euros à la Belgique, soit 22 millions par jour. Bien entendu, elle a également un coût en termes d'environnement et de santé, les voitures roulant en accordéon nuisant à la qualité de l'air.

Ce n'est pas la première fois que j'aborde ce sujet souvent discuté en Commission de l'infrastructure. Mon interpellation était initialement adressée aux ministre-président, ministre chargé des finances et ministre chargé de la mobilité, qui ont chacun un pied dans ce dossier. Je souhaiterais vous interroger sur plusieurs points.

Quelle est la réaction du gouvernement face à la volonté de la Flandre de développer une taxation kilométrique intelligente sur tout son territoire et à celle de la Wallonie d'instaurer une vignette ?

Quel est l'état de la concertation sur cette question ? Quel est le suivi des conclusions du groupe de travail bruxellois sur la réforme des fiscalités automobiles ?

Quels sont les moyens que le gouvernement compte mettre en œuvre pour défendre les intérêts des Bruxellois ?

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Ik deel de bezorgdheid van mijn collega over het aannemen van maatregelen waarover niet overlegd is. Een gezamenlijke oplossing voor de drie gewesten is te verkiezen, maar we stellen vast dat het Vlaams en het Waals Gewest al ingrijpende hervormingen van hun autobelasting hebben doorgevoerd, zonder overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

De hervorming van de autobelasting omvat twee delen: het milieu - de belasting op de

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je partage les inquiétudes de mon collègue quant à l'adoption de mesures qui ne seraient pas concertées. Toutefois, si une solution multilatérale impliquant les trois Régions serait idéale, il convient de constater que, jusqu'à présent, tant la Flandre que la Wallonie ont déjà procédé à des réformes d'envergure de leur fiscalité automobile, et ce sans concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale. Il nous faut donc prendre acte de ces décisions prises de part et d'autre de notre Région.

inverkeerstelling (BIV) -, en de verkeersbelasting, die idealiter gelinkt wordt aan het gebruik van het voertuig en niet aan het bezit ervan.

Niets belet ons om de hervorming van de BIV van privévoertuigen nu al in gang te zetten. De BIV is volgens ons de ideale hefboom om milieucriteria te verbinden aan de aankoop van een nieuw of tweedehands voertuig, zonder daarbij gezinnen te straffen die al een voertuig bezitten. Ik heb in deze commissie al vaak mogelijkheden van aanpak aangekaart, en er was hier een zekere consensus over.

De hervorming van de verkeersbelasting en de slimme kilometerheffing zijn een andere zaak. Het gaat hier voor alles om een plan om het wegverkeer te optimaliseren en alternatieve verplaatsingsmiddelen (openbaar vervoer, carpooling, thuiswerken) te stimuleren. Zoals mijn collega al onderstreepte, vereist dit samenwerking en overleg, op zijn minst binnen het Brussels Gewest, om de economische dynamiek van de hoofdstad niet te belemmeren. Onze medeburgers hebben bovendien geen behoefte aan administratieve en juridische barrières, en onrechtvaardige boetes omdat ze niet wonen en werken in hetzelfde gewest, of niet over een bruikbaar alternatief vervoermiddel voor hun privéwagen beschikken.

Het is op zich geen slechte zaak dat de Vlaamse regering deze kwestie bestudeert, maar de gewesten zouden veel tijd besparen als ze samenwerkten. Op die manier zouden ze een systeem in detail kunnen uitwerken voor alle gebieden en alle verplaatsingsmodi.

De PS heeft altijd gepleit voor een slimme kilometerheffing die rekening houdt met de ruimtelijke factor, het moment van de verplaatsing, en met het aanbod aan alternatief vervoer. Net zoals bij de kilometerheffing voor vrachtwagens moet het systeem het onderscheid kunnen maken tussen verplaatsingen tijdens de spitsuren, op drukke verkeersassen van grote steden en hun omgeving, en verplaatsingen die verband houden met sociale, culturele en sportactiviteiten in stedelijke agglomeraties of landelijke gebieden 's avonds en tijdens het

Par conséquent, dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile à entreprendre, deux volets sont à distinguer : le volet environnemental concernant la taxe de mise en circulation (TMC) et le volet de la réforme relative à la taxe de circulation, qui devrait idéalement être corrélée avec l'usage qui est fait du véhicule et non sa simple possession.

Nous pensons dès lors qu'en ce qui concerne les véhicules particuliers, rien ne nous empêche d'avancer sur ce volet au sein de notre Région, notamment au sujet de la réforme de la TMC. Cette dernière constitue à notre sens le levier idéal pour inclure des critères environnementaux significatifs afin de peser sur l'acte d'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion sans pénaliser les ménages pour le véhicule qu'ils possèdent déjà. À plusieurs reprises, j'ai eu l'occasion au sein de cette commission de proposer des pistes précises à ce sujet et, pour rappel, un certain consensus s'était dégagé sur ces propositions.

En revanche, en ce qui concerne la réforme de la taxe de circulation et l'adoption d'une taxation kilométrique intelligente, s'agissant avant tout d'un dispositif d'optimisation du trafic routier et de promotion des modes de déplacement alternatifs (transports en commun, covoiturage voire télétravail), nous considérons que, comme le souligne mon collègue, ce volet complémentaire requiert l'adoption de dispositifs concertés et communs au minimum à l'ensemble de la zone métropolitaine, et ce afin de ne pas grever le dynamisme économique de notre capitale. Il en va également de la vie quotidienne de nos concitoyens, qui n'ont que faire des barrières administratives et constitutionnelles et qu'on ne pourrait voir injustement pénalisés du fait de ne pas vivre et travailler dans la même Région ou de ne pas bénéficier de de solutions alternatives crédibles à la voiture individuelle.

Le fait que le gouvernement flamand étudie la question n'est pas une mauvaise chose en soi, mais une concertation optimale, voire une implication de toutes les Régions dans ce travail prospectif, ferait gagner du temps à tout le monde et permettrait de bien articuler les dispositifs selon les territoires et les types de déplacements.

Mon groupe a toujours plaidé pour une tarification

weekend.

Een aantal grondbeginselen lopen wel gelijk, maar een gezamenlijke hervorming van de autobelasting moet rekening houden met de aard van de ruimtelijke ordening van de gewesten, die erg verschillend is, en hun grondwettelijke grenzen, die niet altijd gelijk lopen met de afbakening van economische of functionele zones. Dit geldt bij uitstek voor onze hoofdstedelijke zone.

Het grondgebied van ons land bestaat uit zones die voor erg verschillende uitdagingen staan. Als we van de autobelasting een hefboom voor een betere mobiliteit willen maken, dan is een uniforme heffing geen goed idee.

Het is wel van essentieel belang om te vertrekken van gemeenschappelijke, compatibele en duidelijk omschreven uitgangspunten. Die moeten zowel gelden voor de meest landelijke gebieden als voor de drukste stedelijke of industriële zones. Dit is volgens ons haalbaar. De kilometerheffing zou bijvoorbeeld, naargelang van het gewest, de hele verkeersbelasting kunnen vervangen of een deel ervan.

De prijs per kilometer zou ook kunnen variëren. In gebieden waar er geen alternatieven zijn voor het gebruik van de eigen wagen, is een nultarief een optie. Het Waals Gewest lijkt dit niet te begrijpen.

Het belangrijkste is echter dat alle overheden overleggen om de grote lijnen van de kilometerheffing uit te tekenen. Met een flexibel systeem moet een overeenkomst mogelijk zijn die aanvaardbaar is voor de drie gewesten.

Is het Brussels Gewest lid van het begeleidingscomité van de studie die de Vlaamse regering bestelde? Werd het gewest of Brussel Mobiliteit over die studie geraadpleegd? Bent u op de hoogte van de studie en het bijbehorende bestek? Is een deel van die studie gewijd aan het Brussels Gewest en zijn ommeland?

Laat u studies uitvoeren naar de invoering van een intelligente kilometerheffing in het Brussels

kilométrique intelligente qui tienne compte tant de la nature spatiale des trajets et de l'offre alternative de transports disponibles que du moment où ces trajets sont effectués. À l'image du système mis en place pour la tarification kilométrique des poids lourds, les moyens techniques doivent permettre de distinguer la nature des trajets effectués aux heures de pointe sur les axes fortement congestionnés de grandes villes ou de leur périphérie des autres trajets nécessaires aux activités sociales, culturelles ou sportives en agglomérations urbaines ou en zones rurales les soirs et le week-end.

Malgré un ensemble de principes communs, une réforme partagée de la fiscalité automobile devra tenir compte de la nature des territoires des trois Régions du pays, qui est très variable, et des limites constitutionnelles liées à ces trois territoires. Celles-ci ne coïncident pas toujours avec les zones économiques ou fonctionnelles. Ce constat s'applique singulièrement à notre zone métropolitaine.

En effet, le territoire de notre pays est composé de zones soumises à des défis très différents et dès lors que l'on ambitionne de faire de la fiscalité automobile un véritable outil de mobilité, une fiscalité uniforme et homogène semble tout à fait incompatible avec les objectifs que nous poursuivons.

En revanche, il est essentiel de pouvoir compter sur un socle de principes communs, compatibles et judicieusement articulés. Cette compatibilité doit être garantie tant pour les territoires les plus ruraux que pour les zones urbaines ou industrielles les plus congestionnées.

Nous estimons que c'est possible. La tarification kilométrique pourrait, par exemple, selon le territoire, constituer la totalité de la taxe de circulation ou une partie de celle-ci, en fonction des Régions.

De même, le prix du kilomètre parcouru peut varier d'une zone à l'autre voire être gratuit dans les artères ou les zones de notre pays où il n'existe pas de piste alternative à la voiture individuelle, ce que nos amis wallons n'arrivent pas à comprendre.

Nous pourrions dès lors prévoir dans ces zones un

Gewest? Hebt u of minister Smet de lacunes weggewerkt die bleken uit het eerste verslag van de werkgroep rond de hervorming van de autofiscaliteit in het gewest? Hebt u het door de Vlaamse regering gevraagde verslag aangevuld?

Hoe staat het gewest tegenover een kilometerheffing in de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel? Hoe verloopt het interfederaal overleg? Zijn daar alleen de ministers van Financiën bij betrokken of ook de ministers van Mobiliteit? Vonden er interministeriële vergaderingen met alle ministers van Financiën en Mobiliteit plaats? Wat wilt u samen met de ministers van Mobiliteit nog voor het einde van de regeerperiode ondernemen?

U zei dat u aan de hand van de BIV de aankoop van dieselwagens op zeer korte termijn kunt ontmoedigen. Komt die maatregel er in 2019?

tarif de zéro euro par kilomètre. Nous devons évidemment en priorité nous mettre tous autour de la table pour définir les contours de ce projet de taxation. Je suis convaincu que c'est la flexibilité du futur dispositif qui nous permettra de trouver un accord adapté aux trois Régions.

Notre Région fait-elle partie du comité de suivi de l'étude commandée par le gouvernement flamand ? La Région ainsi que l'administration de Bruxelles Mobilité ont-elles été consultées ou associées à cette étude ? Votre administration et celle de Bruxelles Mobilité ont-elles pris connaissance de cette étude et de son cahier des charges ? Cette étude comporte-t-elle un volet métropolitain relatif à notre Région et ses alentours ?

Des études ou projets d'études évaluant la mise en place d'une tarification kilométrique intelligente seront-ils menés en Région bruxelloise ? Votre cabinet ou celui du ministre de la Mobilité a-t-il entrepris de combler les lacunes du premier rapport du groupe de travail sur la réforme de la fiscalité automobile dans notre Région voire de compléter le rapport demandé par le gouvernement flamand ?

Comment se positionne notre Région en ce qui concerne la mise en œuvre d'une tarification kilométrique à l'échelle métropolitaine ? Comment s'organise les échanges interfédéraux ? Impliquent-ils uniquement les ministres des Finances ou également les ministres de la Mobilité ? Y a-t-il déjà eu des réunions interministérielles rassemblant l'ensemble des ministres des Finances et de la Mobilité ? Qu'allez-vous entreprendre comme collaboration avec vos collègues chargés de la Mobilité avant la fin de la législature ?

Vous aviez annoncé en commission que la discrimination du diesel au moyen de la TMC pouvait être mise en place à très court terme. Cette mesure sera-t-elle effective dès 2019 ?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- In juni vorig jaar besprak de commissie de verschillende mogelijkheden voor de hervorming van de autobelasting. In het deskundigenverslag werd een vereenvoudiging*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Comme mes collègues, j'aimerais y voir un peu plus clair dans ce dossier et savoir ce qui a été fait concrètement par votre gouvernement.

voorgesteld van de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting. Die belastingen zouden vervangen kunnen worden door een enkel bedrag dat bepaald wordt op basis van het brandstoftype, de euronorm en de CO2-uitstoot van het voertuig.

Daarnaast kwam ook de invoering van een slimme kilometerheffing of een stadstol ter sprake. De besprekingen leverden echter geen enkel model op. In deze fase van de regeerperiode is het legitiem om je af te vragen welke richting de regering nu eigenlijk uit wil.

Sommigen zijn voorstander van een snelle invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen. Zij vinden dat het gebruik van de auto moet worden belast en niet het bezit ervan. Vlaanderen lijkt voor die oplossing te zullen kiezen. Wat is het Brussels Gewest van plan? Bent u opgeschoten met uw studiewerk? Welke oplossingen krijgen uw voorkeur? Welke hindernissen moeten overwonnen worden? Wat is de kostprijs van de verschillende oplossingen?

Is het opportuun om bij een kilometerheffing de camera's te gebruiken die in de lage-emissiezone (LEZ) werden geïnstalleerd?

Voor de MR kan dat alleen als er voor de Brusselse autobelasting een correctie komt voor de verkeerscongestie in de stad. Bij het bepalen van de kilometerheffing moet niet alleen met de afstand, maar ook met de rijtijd rekening worden gehouden.

Samenwerking met de andere gewesten is noodzakelijk. Een kilometerheffing is alleen doeltreffend als ze overal wordt toegepast.

Vindt u dat de drie gewesten hetzelfde systeem moeten volgen, of mogen er verschillen bestaan? Zo ja, welke verschillen?

En juin dernier, notre Commission des finances et des affaires générales auditionnait les experts du groupe de travail relatif à la future réforme de la fiscalité automobile. C'était l'occasion de discuter - sans pour autant décider - des diverses pistes possibles. Pour rappel, le rapport proposait notamment une simplification des taxes de mise en circulation et de circulation en un seul montant de base dont la fixation serait déterminée selon trois paramètres : type de carburant, classification selon la norme Euro et émission de CO2 des véhicules.

Outre cet aspect, cela avait été l'occasion de mener une réflexion sur le prélèvement kilométrique intelligent, voire l'installation d'un péage urbain. Comme déjà souligné, tous ces éléments ont été évoqués sans aboutir à aucun modèle. Or, à ce stade de la législature, il paraît légitime de s'interroger sur la piste qui sera éventuellement empruntée par le gouvernement.

Au sein de cette assemblée, certains se sont dits favorables à l'introduction rapide d'un prélèvement kilométrique pour les véhicules légers, partant du principe qu'il faut davantage taxer l'utilisation que la possession. La Flandre semble tendre vers cette solution, après une étude sur le sujet, mais qu'en est-il à Bruxelles ? A-t-on avancé dans la réflexion engagée ? Si oui, quelles solutions sont-elles privilégiées ? Des obstacles subsistent-ils ? Qu'en est-il des coûts des diverses pistes envisagées et des technologies utiles à leur mise en place ?

En cas de prélèvement kilométrique, sera-t-il plus opportun d'opérer à partir de l'infrastructure technologique de contrôle de la zone de basse émission (LEZ), pour Bruxelles ?

Le groupe MR ne peut concevoir cette piste que s'il est tenu compte d'un principe fondamental pour la fiscalité automobile bruxelloise : la nécessité d'un correctif lié spécifiquement à la congestion urbaine, à savoir une prise en considération formelle du critère du temps de circulation, et non pas uniquement de la distance, dans la formule de taxe kilométrique intelligente.

Enfin, comme cela a déjà été rappelé, il est nécessaire d'entretenir sur la question une véritable collaboration entre Régions. Ce type de système ne peut être efficace qu'à condition d'être

intégré aux trois Régions et ce, particulièrement si l'on entend suivre le modèle appliqué au prélèvement kilométrique des poids lourds.

Selon vous, faut-il avoir les mêmes mécanismes au sein des trois Régions ou peut-on imaginer des différences par Région ? Le cas échéant, lesquelles ?

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) *(in het Frans).- De deskundigen hebben alle mogelijkheden van de groene belasting en de autobelasting na de regionalisering onderzocht. Hun verslag werd hier in de commissie besproken.*

Vervolgens werd het stil. Het leek erop dat de hervorming van de autobelasting naar de volgende regeerperiode werd doorgeschoven. Mogen we tijdens deze regeerperiode nog vorderingen verwachten in dit dossier of gaat het hier louter om een uitwisseling van ideeën?

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Nous avons donc reçu un rapport d'experts. Ils ont exploré toutes les potentialités de la fiscalité verte et de la fiscalité automobile après la régionalisation. Nous avons eu, ici en commission, un long échange de vues sur la base de ce rapport. À cette occasion, un de mes collègues députés a expliqué nos grands objectifs en la manière et les balises que nous souhaitions poser.

Ensuite, nous avons eu l'impression que le débat était enterré jusqu'à la prochaine législature. L'intérêt de la discussion actuelle n'est donc pas de répéter ce qui a déjà été dit, mais de comprendre s'il y a lieu de rouvrir le dossier pour avancer ou si nous nous limitons aujourd'hui à un grand débat d'idées.

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).- Iedereen is het erover eens dat een hervorming van de autobelasting nodig is om een gedragswijziging teweeg te brengen. De belastingen op de aankoop en het bezit van een wagen zijn immers weinig doeltreffend in de strijd tegen de files en de luchtvervuiling. Ook in het kader van de klimaatverandering is het belangrijk dat er een alternatieve autobelasting komt.*

De Brusselse Open Vld is een grote voorstander van een snelle invoering van de kilometerheffing in het Brussels Gewest, maar als het kan in heel België, in heel Europa en zelfs in heel de wereld.

De Vlaamse regering laat inderdaad bestuderen of een intelligente kilometerheffing haalbaar en opportuun is. Ze is echter van mening dat die niet snel kan worden ingevoerd. Ik denk daar anders over.

Uit de studie die ik bestelde, blijkt dat het

M. Guy Vanhengel, ministre.- Nous pouvons partir du principe qu'il existe un large consensus sur la nécessité de réformer la fiscalité automobile afin d'orienter d'avantage les comportements des automobilistes. En effet, les taxes de circulation actuelles qui frappent l'achat et la possession d'un véhicule et non son usage irrationnel n'offrent pas de solution au problème de la congestion, ni à celui de la qualité de l'air.

Hormis les questions de la congestion routière et de la qualité de l'air, le changement climatique mérite aussi toute notre attention. Dès lors, nous ne pouvons qu'encourager la recherche de systèmes fiscaux alternatifs, capables d'orienter le comportement des usagers.

Je le dis à titre personnel comme au nom du parti que je représente ici depuis longtemps, et notamment sa section bruxelloise : nous sommes totalement favorables à l'instauration, le plus rapidement possible, du kilomètre payant tel qu'il a été décrit par beaucoup d'entre vous. De

mogelijk is om een intelligente kilometerheffing in Brussel in te voeren, zonder dat het uiteindelijk doel, een kilometerheffing in alle gewesten, in gevaar komt.

De Brusselse studie is verzonden naar alle parlementsleden en partijvoorzitters. Ze kan dienen als basis voor een open discussie tussen de gewesten en voor de opmaak van regeringsprogramma's. Het is belangrijk dat de maatregelen zo goed mogelijk op elkaar zijn afgestemd, want allemaal onze eigen maatregelen uitwerken, levert weinig op.

Het Vlaams Gewest paste bijvoorbeeld zijn belastingtarieven aan en zag met tevredenheid de verkoop van dieselauto's dalen. In het Brussels Gewest bleef de belasting gelijk en daalde de verkoop nog sterker. Dat betekent dat autobestuurders hun gedrag niet aanpassen aan de belasting, maar aan de hand van informatie over luchtverontreiniging.

De Brusselse werkgroep kwam tot de conclusie dat de kilometerheffing de beste oplossing is. De Vlaamse regering wil tijdens de volgende regeerperiode een beslissing nemen op basis van een studie die nog loopt. Onder meer omdat de studie zo duur is, is Brussel niet in het begeleidingscomité vertegenwoordigd. Aangezien we haar de resultaten van onze studie bezorgd hebben, ben ik er van overtuigd dat we de conclusies van de Vlaamse studie ook zullen ontvangen.

Vlaanderen wil ten laatste tegen 2025 de intelligente kilometerheffing invoeren.

Ondertussen zoekt het Vlaams Gewest naar openheid bij de andere gewesten. In Brussel is die openheid er al. Het Brussels Gewest wil de voorbereidende werken voor de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen voortzetten. Het Waals Gewest stelt zich terughoudend op. Wallonië wordt minder met files geconfronteerd en bovendien moeten de inwoners er doorgaans grotere afstanden overbruggen. Wallonië blijft voorstander van een forfaitair vignet.

Het systeem dat de Brusselse deskundigen uitwerkten, maakt een combinatie van de

préférence dans notre environnement immédiat, mais aussi dans tout le pays, toute l'Europe et même partout dans le monde.

Le gouvernement flamand réalise effectivement une étude sur la faisabilité et l'opportunité d'une taxation kilométrique intelligente. Il est cependant d'avis qu'une telle taxation n'est pas pour demain, ni même pour la prochaine législature. Je suis pour ma part convaincu du contraire.

L'étude que nous avons commandée et dont nous avons discuté avec nos experts permet d'y arriver progressivement. Les éléments qu'elle nous livre permettent aux trois Régions d'avancer progressivement, sans exclure le but final - la taxation kilométrique - dans les Régions qui le souhaitent.

L'étude bruxelloise est actuellement envoyée aux parlementaires, présidents de parti, etc. Elle pourrait servir de base à une discussion plus ouverte entre les trois Régions et s'avérer utile lors de la confection des futurs programmes gouvernementaux, afin de s'inscrire au maximum dans une équation à peu près identique dans les trois Régions. Car c'est aussi l'une des conclusions de nos experts : travailler chacun dans son coin n'a aucun sens et les modifications apportées tant au nord qu'au sud sont des modifications marginales.

À titre d'exemple, la Flandre s'est félicitée du fait que l'adaptation de ses tarifs a permis de réduire de façon spectaculaire le nombre de ventes de véhicules diesel. Or nous n'avons pas modifié notre taxation en Région bruxelloise, et la vente des véhicules diesel y a diminué davantage encore ! Ce n'est dès lors pas la fiscalité qui a incité l'automobiliste à changer son comportement, mais son propre raisonnement, ainsi que les informations qu'il a reçues sur le problème des particules fines.

Le groupe de travail bruxellois est également arrivé à la conclusion que la taxation kilométrique constitue à terme la meilleure solution. L'objectif du gouvernement flamand actuel est de décider au cours de la prochaine législature en fonction de sa propre étude, qui est en cours. Cette étude, soit dit en passant, est très coûteuse. C'est une des raisons pour lesquelles nous ne participons pas à son comité d'accompagnement. Étant donné que nous

kilometerheffing en het forfaitaire vignet mogelijk, al zou Wallonië volgens mij ook beter voor de kilometerheffing kiezen.

Een van de belangrijkste vaststellingen in de Vlaamse studie is dat op het gebied van mobiliteit een heffing voor het hele grondgebied een beter resultaat oplevert dan een cordontol. Een kilometerheffing sluit overigens bijkomende systemen niet uit.

Een ticket voor het afleggen van een bepaald traject gedurende een bepaalde tijdsduur, is een van de mogelijkheden. Het verschil met een vignet is niet zo groot. De Waalse vertegenwoordigers hebben de vraag gekregen om na te denken over een model dat beide systemen combineert.

Dat betekent echter niet dat autobestuurders meer belastingen zullen moeten betalen. We moeten het autogebruik in de eerste plaats anders belasten.

Het spreekt voor zich dat de belangen van de Brusselaars voor mij voorop staan. Gezien het grote aantal auto's dat dagelijks door het gewest rijdt, zal een slimme kilometerheffing in hun voordeel zijn. Daarom wil ik de andere gewesten overtuigen om samen te werken, want in de meeste auto's zit er geen Brusselaar aan het stuur!

Het Brussels Gewest heeft een intelligente kilometerheffing nodig waarbij rekening wordt gehouden met het uur, het voertuig enzovoort. Ik vroeg aan mijn medewerkers om het verslag zo veel mogelijk te verspreiden, zodat er in de toekomstige meerderheidsakkoorden met de conclusies rekening kan worden gehouden.

Er komt kritiek op het feit dat de Brusselse verkeersbelasting nog niet is hervormd. Die hervorming vergt echter tijd, zeker als we ervoor willen zorgen dat we ons doel ermee bereiken.

Om de fileproblemen te kunnen oplossen, moeten alle overheden samenwerken. Dankzij een dergelijke samenwerking konden we de kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren, die leidde tot een vergroening van de

avons mis à disposition les éléments de notre étude, je suis cependant persuadé que nous pourrons bénéficier des conclusions de l'étude flamande.

La Flandre a fixé à 2025 la date butoir pour l'entrée en vigueur de la taxation kilométrique intelligente.

Entre-temps, elle tente de trouver une ouverture auprès des autres Régions. Ainsi, le 9 janvier, lors du dernier groupe de travail intercabinets interrégional pour préparer le prélèvement kilométrique pour les poids lourds, dit Comité interrégional de coordination politique (CICP), un bref exposé a été donné sur l'état des lieux de l'étude flamande.

Au niveau bruxellois, cette ouverture existe déjà et nous voulons poursuivre, au sein du CICP, les travaux préparatoires autour de la taxation kilométrique pour véhicules légers. La Région wallonne est plus réticente, étant donné que la congestion automobile y constitue un problème moins aigu et que les distances à parcourir y sont plus grandes. Elle prône toujours une vignette forfaitaire.

Le système conçu et développé par nos experts permet de coupler, si nécessaire, la taxation kilométrique et la vignette forfaitaire, même si je pense que la taxe kilométrique serait un choix intelligent pour nos amis wallons. Puisqu'ils sont maîtres des paramètres, nous pourrions avoir un système unique !

L'une des principales conclusions de l'étude flamande est que, du point de vue de la mobilité, un prélèvement couvrant l'ensemble du territoire garantit un meilleur résultat qu'un péage dit "de cordon". Une éventuelle taxe au kilomètre n'exclut pas, par ailleurs, des systèmes secondaires pour les usagers occasionnels.

Nous pourrions dès lors envisager un ticket donnant le droit de parcourir un certain trajet durant un certain laps de temps. La différence avec une vignette ne serait pas très grande. Il a été demandé à la délégation wallonne de réfléchir à un modèle qui combinerait les deux systèmes.

Cela ne signifie pas pour autant que les

vrachtwagens die in België rijden.

Ik blijf dan ook pleiten voor overleg en samenwerking, zodat we een slimme verkeersbelasting kunnen uitwerken die het gedrag van de weggebruikers beïnvloedt.

automobilistes doivent subir toutes sortes de taxes. Le temps de la voiture comme vache à lait est révolu. Je le répète, si nous devons bien taxer autrement, il n'est pas question, pour moi, de taxer davantage, de manière globale.

Les intérêts des Bruxellois me tiennent particulièrement à cœur, cela va de soi. Vu le nombre de véhicules qui circulent chaque jour dans nos rues, je pense qu'une taxation kilométrique intelligente générale leur sera bénéfique. C'est aussi cela qui m'incite à convaincre les deux autres Régions à travailler ensemble. La majeure partie des véhicules qui circulent à Bruxelles n'appartiennent pas aux Bruxellois ! Nous avons donc tout intérêt à maintenir un dialogue constructif avec les deux autres Régions afin d'arriver à un système cohérent, qui serait surtout bénéfique pour nos concitoyens.

Pour la Région bruxelloise, dont le territoire est relativement restreint, et en vue de mieux gérer le trafic aux heures de pointe, il faudra opter pour une taxe kilométrique intelligente qui tienne compte de l'heure, du véhicule, etc. Dans ce cadre, j'aimerais encore signaler que j'ai demandé à mes services de diffuser notre rapport à grande échelle, l'objectif étant que ses conclusions soient reprises lors de l'élaboration des prochains accords de majorité.

Des critiques se font entendre sur le fait que le gouvernement bruxellois n'a pas réformé sa fiscalité automobile. Toutefois, vu les échelles de grandeur sur lesquelles nous travaillons, une telle réforme coûte un temps et un investissement considérables pour un résultat minime. Si l'on réforme, autant bien le faire, pour produire des effets sur le terrain.

Résoudre le problème de la congestion routière nécessite une collaboration confédérale. Si une telle collaboration est, certes, complexe, elle a permis, sous cette législature, d'introduire le prélèvement kilométrique pour les poids lourds.

L'introduction de ce prélèvement kilométrique pour les poids lourds a contribué au verdissement du parc des poids lourds qui roulent en Belgique. Ainsi, en 2018, près de 57% des montants perçus l'ont été pour des camions répondant à la norme

Euro 6, soit la plus récente et la moins polluante. En 2017, ce pourcentage s'élevait à 45%. Cette augmentation est le résultat direct de nos décisions et de nos mesures.

Je continuerai à plaider pour une concertation et une collaboration soutenue et constructive avec les autres Régions, afin de parvenir à un consensus général sur une fiscalité automobile intelligente qui oriente le choix des usagers.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).- In het Brussels Gewest zijn we het erover eens dat overleg belangrijk is. Dat is echter niet eenvoudig als twee gewesten een slimme kilometerheffing willen invoeren en het derde blijft vasthouden aan een vignet. Misschien kunnen we met de juiste aanpak het Waals Gewest toch overtuigen van het belang van een slimme kilometerheffing. Op het platteland zal die immers lager zijn dan in de stad. Misschien betalen ze met die heffing wel minder.*

Hopelijk valt de beslissing bij het begin van de volgende regeerperiode. Wat als er geen overeenstemming wordt bereikt? Blijft Brussel dan de situatie ondergaan, of stapt het op een andere aanpak over? Het lijkt mij het best dat er al een plan B klaarligt. Het Brussels Gewest is immers het grootste slachtoffer van de verkeerscongestie.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Au niveau bruxellois, nous sommes tous d'accord sur ce principe : le dialogue doit primer et il faut donner sa chance à la concertation. Je salue d'ailleurs l'initiative lancée par le ministre Bellot pendant les vacances pour créer une agence interfédérale de la mobilité.

Peu importe qui propose la concertation. Il faut pouvoir mettre son ego de côté et s'asseoir autour de la table, dans l'intérêt des usagers. Cela semble toutefois compliqué : deux Régions privilégient la taxation kilométrique intelligente et la troisième, la vignette, sur la base d'arguments qui ne sont pas forcément pertinents. Avec de la pédagogie, peut-être pourrions convaincre les Wallons de l'intérêt de la taxation kilométrique intelligente. Ils payeront en effet moins s'ils habitent en pleine campagne qu'en roulant dans une zone congestionnée, en fonction de l'heure et du véhicule utilisé. Peut-être payeront-ils même moins cher qu'aujourd'hui.

Dans l'intervalle, si ce point est inscrit dans les programmes des différents partis et les accords de majorité, nous pouvons espérer une décision au début de la prochaine législature. Mais que se passera-t-il en cas de désaccord ? Continuerons-nous de subir la situation ou passerons-nous à un autre schéma ?

Je ne demande pas de réponse aujourd'hui et je sais que rien ne changera d'ici les élections, mais il me paraît fondamental d'inscrire les plans B dans les déclarations de politique générale et les programmes des majorités. Nous ne pouvons pas continuer à subir la congestion sans réagir.

Avec 200.000 navetteurs qui y entrent chaque jour, Bruxelles est la Région la plus touchée,

malgré sa volonté d'encourager le dialogue. Il faut à un moment prendre ses responsabilités, dans l'intérêt de nos habitants.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Het is duidelijk dat het Brussels Gewest op middellange termijn een kilometerheffing wil.*

Over een plan B is er echter minder overeenstemming, terwijl dat toch noodzakelijk is. Brussel kan immers niet eeuwig blijven wachten op de andere gewesten.

Iedereen kon de verslagen van de werkgroep bestuderen en vaststellen hoe enthousiast u erover bent. U hebt echter ook gemerkt dat ongeveer alle andere partijen in deze commissie uw enthousiasme niet delen, vooral omdat het verslag onvolledig is.

De PS stelde voor om rekening te houden met drie criteria: gewicht, vermogen en brandstof. Daarover was er een consensus. We hadden dan ook gehoopt op een reactie daarop van de werkgroep.

M. Julien Uyttendaele (PS).- La bonne nouvelle, c'est qu'à Bruxelles, nous sommes plus ou moins tous d'accord sur l'objectif final : arriver à mettre en place la taxation kilométrique à moyen terme.

Par contre, nous ne parvenons pas à nous entendre sur un plan B, qui est pourtant indispensable, car nous ne pouvons attendre indéfiniment l'accord ou la bonne volonté de nos partenaires régionaux. Vous le savez au fond de vous. Nous avons pu analyser les rapports du groupe de travail, en discuter tous ensemble et constater votre enthousiasme, ainsi que celui de votre collègue commissaire.

Vous avez également pu entendre le manque d'enthousiasme de plus ou moins tous les autres partis de cette commission au sujet du rapport qui a été produit ou, en tout cas, des manquements ou oublis du groupe de travail concernant toute une série de questions.

Je vous rappelle que nous avions proposé de prendre trois critères en considération : le poids, la puissance et le carburant. Ces trois critères avaient fait l'objet d'un consensus démocratique. Comme l'a souligné Mme Genot, nous attendions un retour du groupe de travail par rapport aux discussions que nous avions eues tous ensemble. Nous espérons obtenir cette réponse un jour, même si c'est durant la prochaine législature.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Werd de impact van de kilometerheffing voor vrachtwagens voor Brussel geëvalueerd?*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- La taxe kilométrique sur les poids lourds a-t-elle été évaluée pour Bruxelles ?

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).- Ja.*

M. Guy Vanhengel, ministre.- Oui.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Kunt u ons het verslag bezorgen? Ik wil weten welke invloed ze heeft op de files in Brussel.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Pourriez-vous nous transmettre le rapport ? J'aimerais, en particulier, examiner les effets de cette taxe sur la congestion à Bruxelles.

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het*

M. Guy Vanhengel, ministre.- Cela apparaît dans

Frans).- Dat staat in de conclusies van de studie. Veel vrachtwagens rijden Brussel niet meer binnen. Door de toenemende onlinehandel zijn ze vervangen door bestelwagens, al is het niet duidelijk om hoeveel bestelwagens het gaat.

les conclusions de l'étude. On constate, par exemple, que beaucoup de poids lourds ne pénètrent plus dans Bruxelles. Ils sont remplacés par des camionnettes, sans que l'on puisse quantifier le phénomène. Avec le développement du commerce en ligne, les marchandises nous sont, en effet, davantage amenées par camionnettes.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) *(in het Frans).- Ik wacht de bespreking van de voorstellen en het resultaat van de evaluatie af.*

Mme Zoé Genot (Ecolo).- J'attendrai la discussion des propositions et le résultat de l'évaluation.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

betreffende "het standpunt van de Brusselse regering over de invoering van een functie van gewestelijke 'nachtburgemeester'".

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE,

concernant "la position du Gouvernement bruxellois sur la création d'une fonction de 'maire de nuit' régional".

De voorzitter.- Minister Guy Vanhengel zal de mondelinge vraag beantwoorden.

M. le président.- Le ministre Guy Vanhengel répondra à la question orale.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Mijnheer Vanhengel, u bent ongetwijfeld net zo verbaasd als ik dat ik mijn vraag in de commissie voor de Financiën en de Algemene Zaken moet stellen. Bovendien had ik verwacht dat minister-president Vervoort zou antwoorden.*

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- M. le ministre, vous partagerez sans doute ma surprise quant au fait que j'ai dû poser ma question en Commission des finances et des affaires générales, et non en Commission des affaires intérieures. Je m'attendais à ce que M. Vervoort, et non le ministre des Finances, me réponde sur la problématique du "maire de nuit".

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het*

M. Guy Vanhengel, ministre.- M. Vervoort

Frans).- Minister-president Vervoort woont een dringende vergadering van het Overlegcomité over de brexit en de gevolgen daarvan voor de federale wetgeving bij. Ik moest daar eigenlijk ook naartoe, maar we hebben het werk verdeeld.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Mijn opmerking was niet negatief bedoeld. Momenteel is er een breed debat aan de gang over de invoering van een 'nachtburgemeester', die het nachtelijke stadsleven in goede banen zou moeten leiden. Bepaalde Brusselse gemeenten lijken voor het concept gewonnen.*

Ongeacht de standpunten van diverse partijen, lijkt het mij belangrijk dat er overeenstemming is over wat het concept 'nachtburgemeester' precies inhoudt.

Het gaat verder dan het oplossen van kwesties rond veiligheid en overlast. Het heeft ook te maken met sociale zaken, milieu, mobiliteit, infrastructuur, gezondheid, stedenbouw en toerisme. Al die gebieden vergen een specifieke aanpak.

Wie het nachtleven wil beheersen, mag zich ook niet beperken tot gemeenten met een uitgaansbuurt.

In Brussel zou het bovendien geen goede zaak zijn als er meerdere nachtburgemeesters naast elkaar zouden bestaan die elk over hun gemeente waken. Het nachtleven trekt zich immers van gemeentegrenzen weinig aan.

De stad Brussel vindt het geweldig om de toon aan te geven als het over het Brusselse beleid gaat en neemt graag de plaats in van andere overheden op het gebied van onder andere mobiliteit, cultuur of toerisme. Zij ziet haar eigen nachtburgemeester zich dan ook al over het nachtleven in het gewest ontfermen. Het zou jammer zijn als het gewest niets te zeggen heeft, want een nachtburgemeester moet er voor alle Brusselaars zijn.

Hoe staat de regering tegenover een nachtburgemeester voor het gewest?

Bekeek de regering de mogelijkheid om een

assiste en ce moment à une réunion d'urgence du Comité de concertation consacrée au Brexit et à ses conséquences pour la législation fédérale. J'aurais dû en être aussi, mais nous nous sommes réparti les tâches.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Ce n'était pas un reproche à son égard. M. le ministre, le concept de "maire de nuit", "bourgmestre de nuit", "night manager", "night czar" ou "conseil de la nuit" fait aujourd'hui débat dans un contexte où les communes bruxelloises, belges et étrangères réfléchissent à des pistes innovantes pour une gestion plus efficace des multiples dimensions propres à la vie urbaine nocturne.

L'idée n'est pas inédite, puisqu'elle a été mise en pratique à l'étranger, et pas forcément dans des capitales : Amsterdam, Paris, Londres et bientôt Washington DC, mais aussi Mannheim, Toulouse et des villes danoises. Le principe semble faire des émules parmi certains responsables communaux bruxellois.

Quelles que soient les positions de chacun, il convient de s'entendre sur la portée du concept. Entre le simple médiateur pour les conflits liés au tapage nocturne et le véritable pilote pluridisciplinaire de la vie nocturne, il y a de la marge.

La gestion de cette vie nocturne ne se réduit pas à la question de la coexistence entre le secteur de l'horeca et les habitants. Elle embrasse des problématiques qui dépassent également le simple aspect sécuritaire ou de gestion de nuisances. Domaine social, environnement, mobilité, infrastructure, santé, urbanisme, tourisme sont autant de champs pour lesquels les caractéristiques nocturnes requièrent une gestion spécifique.

La gestion de la vie nocturne n'est pas non plus une problématique touchant uniquement les communes avec des zones à fortes concentrations d'activités de détente et de restauration.

Dans le cas de Bruxelles, il apparaîtrait également a priori peu bénéfique que ce débat débouche sur la coexistence de plusieurs bourgmestres de nuit qui, chacun, veillerait sur la nuit de leur commune, étant donné que la palette des dimensions de la nuit ne se limite pas à des frontières

nachtburgemeester aan te stellen en nam ze contact op met buitenlandse steden die een nachtburgemeester hebben? Zo ja, wat leverde dat op?

Als de regering de functie van nachtburgemeester in het leven wil roepen, welke bevoegdheden krijgt die persoon dan en binnen welk reglementair en operationeel kader zal hij of zij werken?

Overlegde de regering met de gemeenten over de nachtburgemeester? Met welk resultaat?

administratives en territoire urbain.

À ce sujet, on a entendu la position de la Ville de Bruxelles qui adore donner le la des politiques régionales bruxelloises et aime se substituer à d'autres niveaux de pouvoir en matière de mobilité, culture ou tourisme, pour ne citer que ces domaines. On imagine donc le maire de nuit de la Ville de Bruxelles s'occuper de cette matière. Or, ce serait dommage de ne pas laisser la Région intervenir tant les compétences du maire de nuit concernent tous les Bruxellois.

Quelle est la position du gouvernement sur la création d'un bourgmestre de nuit pour la Région de Bruxelles-Capitale ?

Le gouvernement a-t-il entrepris une réflexion et consulté des acteurs du domaine issus de municipalités étrangères ayant l'expérience de cette fonction ? Si oui, quels sont les résultats de cette réflexion et de ces consultations ?

Dans le cas où cette réflexion a débouché sur une conclusion en faveur de la création d'une telle fonction, quelles seraient les compétences liées à celle-ci et dans quel cadre réglementaire et opérationnel évoluerait-elle ?

Parallèlement à cette réflexion à partir des expériences étrangères, le gouvernement a-t-il consulté les communes sur cette question, et avec quels résultats ?

J'entends des ricanements et me vois donc contrainte d'expliquer qu'il ne s'agit pas d'un shérif ayant pour mission de régler le tapage nocturne, en tampon entre la vie culturelle et touristique bruxelloise et les habitants de Bruxelles. La mission du maire de nuit est d'un autre ordre, qui rend l'examen de la question bien plus intéressant.

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).- Het gewest erkent dat er nood is aan een specifieke aanpak van het nachtleven om er een troef van te maken. Het Brussels Gewest zou zo zijn bezoekersaantallen en inkomsten kunnen verhogen en zijn imago kunnen verbeteren. Het zou ook goed zijn voor de sociale samenhang en de levenskwaliteit. Brussel moet als hoofdstad*

M. Guy Vanhengel, ministre.- La Région reconnaît la nécessité d'une gestion et d'une gouvernance de la nuit, à l'instar de beaucoup de petites, moyennes et grandes villes européennes et mondiales. Englobées jusqu'à présent dans la gestion du jour, les problématiques de nuit ont révélé, au fil de ces dernières années, la nécessité d'une gestion spécifique, non seulement pour apporter des réponses appropriées, mais aussi pour

van Europa meekunnen met het moderne leven.

Daarom vroeg de minister-president visit.brussels om de eerste contacten te leggen en een aanbeveling te formuleren. Na een eerste onderzoek raadt visit.brussels de oprichting van een nachtraad aan. De komende maanden buigt een begeleidingscel zich over de oprichting en de werking van die raad.

Het is de bedoeling dat uiteenlopende actoren uit verschillende domeinen en belangengroepen daarbij betrokken worden. Als uiteindelijk wordt besloten dat het aangewezen is om een nachtraad op te richten, zal worden bepaald hoe die eruit zal zien.

In november vond in het Brussels Gewest de vierde internationale conferentie over het nachtleven plaats. Als partner van de conferentie kon visit.brussels informatie uitwisselen met de instellingen voor het 'night management' van de negentien aanwezige steden. Als gevolg daarvan neemt visit.brussels deel aan een studie van de Eurocouncil of the Night naar de impact van het nachtleven in negen grote steden.

Visit.brussels overlegt daarnaast met de gemeenten over het voorstel van een nachtraad. Het agentschap wil nagaan of de gemeenten achter die strategie staan, met hen de voorwaarden voor de invoering ervan bespreken en luisteren naar hun behoeften.

Ten slotte stelde visit.brussels in samenwerking met onder meer de stad Brussel en de politiezone Polbru een charter op voor het nachtleven. Het zal naargelang van de behoeften van de etablissementen worden aangepast. Daarnaast neemt een stuurcomité regelmatig beslissingen en zoekt het oplossingen voor problemen in verband met het nachtleven.

que Bruxelles puisse faire de la nuit un atout.

Notre Région pourrait ainsi développer son potentiel en termes de fréquentation, de revenu et d'image, mais également intervenir sur les enjeux de cohésion sociale et de qualité de vie pour les différentes parties prenantes. Ce serait l'occasion d'offrir une plate-forme de concertation et de dialogue, et de définir un cadre de fonctionnement transparent et de régulation uniforme. Bruxelles, capitale de l'Europe, doit se rallier aux enjeux d'une société moderne et intelligente, au même rang que les autres métropoles.

C'est pourquoi le cabinet du ministre-président a mandaté visit.brussels pour prendre les premiers contacts et soumettre une recommandation sur ce sujet. Après une première analyse, visit.brussels préconise la création d'un conseil de la nuit. Dans les prochains mois, une cellule d'accompagnement se penchera sur la mise en place et le fonctionnement de ce conseil aux niveaux de sa constitution, de son financement, de ses compétences, de son règlement, de sa méthode de travail, etc.

Il s'agira d'impliquer dans la démarche toute une série d'acteurs issus de différents domaines comme la mobilité, l'urbanisme, la sécurité, la santé, la tranquillité publique, l'égalité des chances, la durabilité, l'économie, la culture, le tourisme, etc., ainsi que différents groupes d'intérêt : l'horeca, les comités de riverains, les gestionnaires d'établissements à caractères culturel et festif, les fédérations de taxis et autres. Si la conclusion plaide en faveur de la mise en place d'un conseil, son architecture précise reste à définir.

Quant à votre question sur les contacts avec les villes étrangères, la ville et la Région ont accueilli, en novembre dernier, la quatrième Conférence internationale sur la vie nocturne, traitant des questions liées à l'économie, à la culture, au développement urbain et à la santé. Visit.brussels fut partenaire de cette conférence, ce qui lui a permis d'établir un contact avec les organismes de "night management" des dix-neuf villes présentes. De nombreux échanges constructifs ont eu lieu concernant les diverses expériences et bonnes pratiques.

À la suite de cette conférence, visit.brussels participera à une étude sur l'impact de la vie nocturne menée dans neuf métropoles par l'Eurocouncil of the Night.

Visit.brussels va mener une concertation avec les communes sur le projet de conseil de la nuit, pour s'assurer qu'elles s'inscrivent dans cette stratégie, discuter de ses modalités de mise en place et de leur implication, mais aussi écouter leurs besoins en la matière.

Enfin, visit.brussels a également établi, en collaboration avec les cellules de la tranquillité publique et d'égalité des chances de la Ville de Bruxelles, ainsi qu'equal.brussels, la zone de police Polbru, le service de prévention de la Ville de Bruxelles (Bravvo) et l'asbl Syndigay Belgium, une charte de la vie nocturne. Ce projet pilote doit servir d'outil pour améliorer la gestion de la nuit.

Cette charte a été conçue pour remédier aux problèmes rencontrés au sein des établissements du quartier Saint-Jacques, mais l'idée est de continuellement l'adapter et de l'élargir à la réalité des établissements récréatifs qui opèrent la nuit. Régulièrement, un comité de pilotage se réunira pour statuer et trouver des solutions aux problèmes identifiés.

Voilà la réponse que le ministre-président m'a chargé de vous lire.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR) *(in het Frans).- Het is interessant dat de stad Brussel in heel wat dossiers in verband met het nachtleven het voorbeeld kan geven. Hopelijk volgen de andere gemeenten snel.*

Het nachtleven vertoont heel wat aspecten waarmee een nachtburgemeester rekening moet houden. U gaf een aantal voorbeelden, maar vergeet bijvoorbeeld de verlichting, netheid, veiligheid, geluidshinder en werkzaamheden.

In sommige steden moet de nachtburgemeester ervoor zorgen dat 's nachts alles even ordelijk verloopt als overdag. Dat lukt in Brussel niet altijd.

Het verheugt mij dat u openstaat voor dergelijke

Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).- Je vous remercie pour cette longue réponse, qui est plutôt de bon augure. Il est intéressant que la Ville de Bruxelles puisse servir d'exemple dans la gestion de toute une série de dossiers liés à la nuit. J'espère qu'elle ne sera pas la seule et que le concept sera étendu aux autres communes, en particulier celles qui connaissent une véritable vie nocturne, mais aussi aux autres.

Vous avez en effet cité un certain nombre de dossiers qui pourraient être pris en main. Vous avez toutefois omis de mentionner la gestion de la propreté ou de l'éclairage. Certains monuments, par exemple, pourraient être mieux éclairés.

Il y aussi la question de la sécurité ou de la pollution, notamment lumineuse. Vous avez parlé

initiatieven.

- Het incident is gesloten.

de l'aspect social, mais il y a aussi la problématique des sans-abri. On pense encore aux nombreux travaux réalisés de nuit pour la mobilité, aux problèmes des livraisons nocturnes, qui ne sont pas toujours autorisées, et - pourquoi pas ? - au survol de Bruxelles.

Dans d'autres capitales, comme à Amsterdam, cette fonction vise la planification urbaine. À Milan, le maire de nuit est chargé de veiller à ce que la gestion de la ville soit aussi rigoureuse la nuit que le jour. Ce n'est pas toujours le cas aujourd'hui à Bruxelles.

Je constate que vous avez ouvert ce chantier. C'est de bon augure, je vous soutiens totalement et vous remercie de l'élargir à toutes les communes.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

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

betreffende "het aangekondigd interregionaal akkoord inzake de invoering van een voordelig fiscaal stelsel voor elektrische leasewagens".

INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

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,

concernant "l'annonce d'un accord interrégional sur la mise en place d'un régime fiscal avantageux pour les voitures électriques en leasing".

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Volgens een artikel in L'Écho hebben de gewestministers van Financiën op 21 december 2018 een samenwerkingsakkoord gesloten over een voordelige fiscale regeling voor elektrische leasewagens. Voor dergelijke wagens zou er geen belasting op de inverkeerstelling betaald moeten worden.*

Het plan moet echter nog in detail worden uitgewerkt en aan de verschillende coalitiepartners voorgelegd. Als die het niet goedkeuren, zal het plan tot na de verkiezingen

M. Julien Uyttendaele (PS).- La presse, notamment le journal L'Écho, rapportait, le 21 décembre 2018, que les ministres régionaux des Finances étaient parvenus à un accord de collaboration visant à accorder un régime fiscal plus avantageux aux voitures électriques en leasing.

Pour parvenir à une fiscalité plus écologique, vous et vos collègues ministres estimez que l'achat en leasing d'une voiture électrique ou propulsée à l'hydrogène devrait être exonéré de la taxe de mise en circulation.

blijven liggen.

Bijna een derde van de nieuw ingeschreven voertuigen zijn leasewagens. Uiteraard staat de leasingsector helemaal achter een dergelijk akkoord, waaruit het alleen maar voordeel kan halen. Het is echter niet zeker of de maatregel tot een definitieve doorbraak van de elektrische wagen zal leiden. Zeker is wel dat de aankoop van schonere wagens zal stijgen.

Terwijl de Europese overheid en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) de onzinnigheid van de Belgische steun voor leasewagens aanklagen, wordt er nu een maatregel aangekondigd die leasewagens nog aantrekkelijker maakt.

Gaat de Brusselse regering akkoord met een regeling die bepaalde bedrijfsvoertuigen nog aantrekkelijker maakt?

De federale regering stond tot nu toe altijd terughoudend tegenover plug-inhybrides, die weinig impact hebben op de luchtvervuiling. Om welk type wagens gaat het in dit voorstel?

'Plug-in hybride' is een globale term die slaat op alle voertuigen met een stekker. De gebruiker beslist zelf of hij elektrisch rijdt of niet. Veel van die voertuigen worden dan ook louter voor het fiscale voordeel gekocht!

Is het de bedoeling om naast zuiver elektrische voertuigen ook hybrides en plug-inhybrides vrij te stellen van de belasting op de inverkeerstelling?

Wat drijft u ertoe om een fiscale vrijstelling goed te keuren voor voertuigen die vaak twee ton wegen en 20 tot 30 kWh/100 km verbruiken?

Is er bij de evaluatie rekening gehouden met de well-to-wheelanalyses voor elk type voertuig? Wie heeft die evaluatie uitgevoerd? Waarom kiest u voor een dergelijke maatregel terwijl de Brusselse wegen nu al volledig dichtslibben?

Is de maatregel alleen van toepassing op de voertuigen van kaderleden, of geldt hij voor alle bedrijfsvoertuigen?

Cependant, le consensus de ces ministres libéraux, rapporte la presse, doit encore déboucher sur la préparation détaillée de cet accord, ainsi que sur sa présentation négociée aux différents partenaires des coalitions politiques composant les gouvernements régionaux. Prudents, les journalistes précisent qu'un refus reporterait le projet vers des négociations futures de formation de gouvernement.

Bien sûr, nous savons que près d'un quart des nouvelles immatriculations concernent des véhicules en leasing et que le secteur du leasing souhaite ardemment un tel accord, qui lui est économiquement très favorable. Encore que, sur un plan plus théorique, Frank Van Gool, le directeur général de la Fédération belge des loueurs de véhicules (Renta), explique, dans le même numéro du 21 décembre de L'Écho, qu'il n'est pas capable de dire si cette mesure donnera le coup de pouce décisif pour les voitures électriques et qu'il s'agirait essentiellement d'un encouragement à l'achat de voitures moins polluantes.

Alors que l'Europe et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ne cessent de dénoncer l'ineptie du régime belge des véhicules de société, cette annonce - qui en renforce encore l'attrait en dépit du bon sens - m'oblige à vous poser des questions de fond.

Je le fais d'autant plus volontiers qu'en séance plénière de notre parlement, le 21 décembre, vous avez annoncé que le projet devait encore être affiné, ce qui est manifestement encore nécessaire, compte tenu de tout ce qui a déjà été dit sur le sujet au sein de cette commission.

Compte tenu des critiques multiples émises sur le statut spécifique des véhicules de société dans notre pays et sur leurs conséquences sur la mobilité régionale et interrégionale, le gouvernement bruxellois avait-il marqué son accord pour renforcer l'attractivité de certains véhicules de société ? En effet, zéro euro, c'est assez attractif !

À la suite de votre concertation avec vos homologues, et compte tenu des réserves émises jusqu'ici par le gouvernement fédéral à l'égard des

Hoe denkt u de maatregel te verzoenen met uw streven naar het behoud van de perimeter en uw principeakkoord over het weren van dieselwagens?

Hoever staat u met de afschaffing van het voordeel voor bedrijfswagens die op diesel rijden?

Zult u bij de hervorming van de verkeersbelasting rekening houden met het werkelijke vermogen van de wagen en het type brandstof?

Dan is er nog de zoektocht naar een gemeenschappelijk standpunt met de twee andere gewesten. Zij hebben niet op Brussel gewacht om hun verkeersbelasting te hervormen. Ik vind het dan ook geen goed idee dat het Brussels Gewest zijn vorderingen van hun goede wil zou laten afhangen.

Daarnet bleek dat het eerste verslag van de werkgroep rond de hervorming van de verkeersbelasting lacunes vertoont. Wat hebt u daaraan gedaan?

véhicules de type "plug-in hybride", en particulier concernant leur faible apport environnemental, quels types de voitures électriques sont-ils visés par le projet d'accord ?

Le type "plug-in hybride" concerne des voitures de toutes tailles dans lesquelles on place une prise. L'électricité est ensuite utilisée ou pas, en fonction du bon vouloir de l'utilisateur. J'ai eu l'occasion d'entendre des concessionnaires à qui l'on avait dit qu'ils pouvaient même garder leurs prises, parce que les acheteurs étaient uniquement intéressés par l'avantage fiscal qui était lié au véhicule !

Considérant donc les gains environnementaux globaux réels très différents, voire inexistants selon le système, s'agit-il alors d'exonérer de la taxe de circulation les voitures "plug-in hybrides" et/ou hybrides et/ou full électriques ?

Sur le plan environnemental et climatique, quels motifs profonds vous poussent-ils à exonérer de cette taxe de circulation des voitures dépassant souvent deux tonnes et qui peuvent consommer, en circuit urbain, 20 à 30kWh/100km ? Certains de ces véhicules ont une accélération de bolide, tels que des Ferrari ou ce genre de véhicule.

L'évaluation tient-elle compte d'évaluations "well-to-wheel" pour chaque type de véhicules ? Par qui cette évaluation a-t-elle été réalisée ? Alors qu'une annulation de la taxe de circulation est contraire au principe de tarification kilométrique que vous avez toujours défendu jusqu'ici, pourquoi miser sur une annulation de la taxe de circulation, dans un contexte de congestion automobile galopant, a fortiori dans notre Région ?

Cette mesure s'appliquera-t-elle de facto aux seuls véhicules premium et plutôt haut de gamme des cadres supérieurs ou concernera-t-elle également les véhicules utilitaires ?

Sur le plan de l'impact budgétaire, comment comptez-vous concilier l'esprit de votre proposition avec votre volonté de préserver le périmètre constant et votre accord de principe sur la discrimination portant sur le diesel ?

Dans le cadre de la poursuite de ces négociations interfédérales, où en êtes-vous quant à l'abrogation de l'avantage accordé au diesel pour les voitures

de société ?

Faisant suite à nos débats et au consensus interfédéral pour inclure, dans le cadre de la résolution interparlementaire sur le climat, des objectifs d'utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports, avez-vous plaidé pour que soient prises en considération la puissance réelle des véhicules et la nature du carburant dans la réforme de la fiscalité automobile ? En commission, nous-mêmes avions trouvé un consensus sur ces critères.

Enfin, au sujet de la recherche d'un dénominateur commun en vue de réformer la fiscalité automobile bruxelloise, rappelons que les deux autres Régions ne nous ont jamais attendus pour réformer la leur. Que les effets de leurs choix soient positifs ou pas est un autre débat. Il nous paraît, dès lors, indéfendable de subordonner nos progrès à la seule volonté des autres alors que, jusqu'ici, personne ne s'en était soucié.

Au-delà de la question des véhicules de société, nous désirons avancer, même si nous arrivons en fin de législature. Nos précédents débats, faisant notamment suite au premier rapport du groupe de travail sur la réforme de la fiscalité automobile, avaient révélé des lacunes persistantes en termes d'identification de critères environnementaux pertinents et applicables dans le cadre de la réforme à venir. Quels travaux avez-vous entrepris pour avancer plus concrètement au niveau de cet objectif ?

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).- De Brusselse taskforce voor de vergroening van de verkeersbelasting stelt in haar eindrapport dat er met de hervorming vele doelen nagestreefd kunnen worden. Die allemaal tegelijk proberen te halen, zou de hervorming echter verzwakken. De belasting is daarvoor trouwens niet hoog genoeg.*

Over het voordeel voor de bedrijfswagens wil ik het nu niet hebben. Ik ben zeker voorstander van alternatieve maatregelen en het is de federale overheid die daar momenteel aan werkt. Maar de files zullen echt niet als bij wonder verdwijnen als we het voordeel voor de bedrijfswagens afschaffen. Heel wat mensen

M. Guy Vanhengel, ministre.- Permettez-moi tout d'abord de renvoyer au tout premier alinéa du rapport final de la task force bruxelloise chargée du verdissement de la fiscalité automobile : "Une réforme de la fiscalité automobile peut poursuivre de multiples objectifs, tels que l'amélioration de la mobilité, du climat, de la sécurité routière, de la qualité de l'air et de vie et de la redistribution sociale. Poursuivre de manière simultanée tous ces objectifs risquerait toutefois d'affecter fortement l'efficacité de toute réforme et ne donnerait que peu de résultat, voire aucun. La ponction fiscale est d'ailleurs trop faible pour pouvoir agir sur tous ces différents aspects". Je tiens à le rappeler afin d'éviter que les débats d'aujourd'hui et de demain

hebben hun auto immers nodig omdat er geen goede alternatieven bestaan. Als ze niet meer over een bedrijfswagen beschikken, kopen ze zelf een wagen, die vaak vervuilender is en waarmee ze net zo goed in de file staan.

De drie gewesten hebben inderdaad overleg gepleegd over de kwestie van de elektrische leasewagens. De Vlaamse vertegenwoordigers vroegen of het mogelijk was om daarover nog tijdens deze regeerperiode een samenwerkingsakkoord te sluiten.

Concreet stelden ze twee opties voor:

- de drie gewesten kunnen autonoom de belangrijkste elementen uit de verkeersbelasting voor leasewagens wijzigen, op voorwaarde dat die voor alle voertuigen gelijk zijn;

- de drie gewesten komen tot een gezamenlijke regeling over een alternatief belastingschema voor voertuigen zonder uitstoot, op basis van het vermogen. Hybride voertuigen vallen daar niet onder.

De Waalse en Brusselse vertegenwoordigers konden zich om grondwettelijke en juridische redenen niet vinden in de eerste optie. Over de tweede optie waren ze echter wel bereid te praten.

In 2020 wordt het Brussels Gewest bevoegd voor de verkeersbelasting. In 2019 moeten we nog op de inschikkelijkheid van de FOD Financiën rekenen. Die liet echter al weten dat er in de databank met gegevens over de inschrijving van voertuigen geen onderscheid gemaakt kan worden tussen leasebedrijven en andere rechtspersonen. Bovendien wil de FOD voor die korte periode zijn systemen niet aanpassen.

Een eventueel akkoord over de tweede optie zou de verbintenis kunnen bevatten om tijdens de volgende regeerperiode een ruimer akkoord over de verkeersbelasting te bereiken.

Dat de nieuwe Vlaamse regels niet voor leasewagens gelden, beschouwt de Raad van State als een ongelijke fiscale behandeling, ook al is daarover met de andere gewesten geen partent dans tous les sens.

Je ne vais donc pas m'étendre sur l'avantage extralégal pour les voitures de société. Je suis ouvert à d'autres mesures visant à atténuer les lourdes charges fiscales pesant sur les revenus du travail d'un salarié moyen, et le pouvoir fédéral compétent y travaille. Mais il ne faut pas croire que l'abrogation de cette mesure résoudrait la congestion automobile comme par magie. Bon nombre de personnes ont tout simplement besoin ou envie d'une voiture, faute de solutions alternatives convenables.

Il y a fort à parier que ces personnes, si elles ne disposent plus de voitures de société, achèteront un véhicule souvent plus polluant, qui se retrouvera également dans les bouchons du fait que nous devons tous être au même endroit au même moment.

En ce qui concerne les discussions en cours entre les trois Régions, et en particulier sur les voitures électriques de leasing, comme j'ai pu l'annoncer en séance plénière du 21 décembre dernier, une concertation a effectivement eu lieu début janvier au niveau du Comité interrégional de coordination politique (CICP), le groupe de travail intercabinets interrégional ayant mené à bien le prélèvement kilométrique pour les poids lourds.

Lors du CICP, la délégation flamande a demandé s'il était encore possible de conclure sous cette législature un accord de coopération sur la fiscalité automobile des voitures de leasing, comme le prévoit la loi spéciale de financement (LSF).

Plus concrètement, la délégation flamande a proposé deux pistes distinctes :

- piste n°1 : les trois Régions sont tout à fait autonomes pour modifier les éléments essentiels des taxes de circulation pour les voitures de leasing, à condition que ces éléments essentiels soient les mêmes pour les véhicules de leasing et les autres. Cela revient à conclure un accord de coopération par lequel on s'octroie à soi-même une compétence supplémentaire ;

- piste n° 2 : les trois Régions conviennent, pour les véhicules zéro émission et la taxe de mise en circulation, d'un tableau alternatif en fonction des

akkoord gesloten. Dat neemt niet weg, zo stelt de Raad van State, dat Vlaanderen er alles aan moet doen om tot een dergelijk akkoord te komen.

Een tijdelijke ongelijke behandeling van voertuigen is blijkbaar juridisch min of meer aanvaardbaar, maar is er dan nog wel sprake van fiscale rechtvaardigheid?

Iedereen wil schone lucht. Dan lijkt het me logisch dat de maatregelen voor alle voertuigen gelden, en niet alleen voor de privéwagen van de gewone Brusselaar. Bij de toepassing van de lage-emissiezone (LEZ) maken we toch ook geen onderscheid tussen de voertuigen?

kilowatts. Les véhicules hybrides n'étant pas des véhicules zéro émission, ils ne sont pas repris dans la proposition.

Les délégations wallonne et bruxelloise n'ont pas marqué leur accord sur la piste n° 1, qui me semble aussi un peu farfelue sur le plan constitutionnel et juridique. Elles se sont par contre montrées prêtes à discuter de la piste n° 2.

Nous avons toutefois signalé au CICP que la Région bruxelloise assurera le service des taxes de circulation en 2020, ce qui implique que le Service public fédéral (SPF) Finances devra se montrer, le cas échéant, complaisant pour cette année. Dans ce cadre, le SPF Finances a d'ores et déjà fait savoir qu'il lui est impossible, sur la base des données de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV), de distinguer les sociétés de leasing des autres personnes morales. Selon l'actuel scénario de reprise du service de l'impôt, il lui semble peu opportun de modifier ses systèmes pour quelques mois.

Enfin, l'accord éventuel sur la piste n° 2 pourrait prévoir un engagement sur une perspective d'accord de coopération plus large en matière de fiscalité automobile, et ce au cours de la prochaine législature.

Pour ce qui est des mesures - que je qualifierais plutôt de mesurettes - déjà prises par les autres Régions sans nous attendre, je tiens à signaler que le Conseil d'État dénonce de telles initiatives unilatérales.

Dès lors que les nouvelles règles flamandes ne valent pas pour les véhicules de leasing, le Conseil d'État a estimé qu'il s'agit d'un traitement fiscal inégal, même si celui-ci peut être justifié par le fait qu'aucun accord n'a été conclu sur les véhicules de leasing avec les autres Régions. Cela n'empêche pas, selon le Conseil d'État, que la Région flamande doit tout mettre en œuvre pour parvenir à un tel accord de coopération.

Un traitement inégal temporaire entre véhicules est apparemment plus ou moins acceptable juridiquement, mais qu'en est-il de la justice fiscale ?

Nous voulons tous une meilleure qualité de l'air, il

n'y a aucun doute à ce sujet, mais n'est-il alors pas logique de vouloir inclure l'ensemble des véhicules dans cet exercice et pas uniquement le véhicule privé du Bruxellois moyen ?

Par le biais de la zone de basse émission (LEZ), d'application sur l'ensemble du territoire bruxellois, nous ne faisons pas de distinction entre Bruxellois et navetteurs, entre leasing et non-leasing. J'attends d'une fiscalité automobile qui se veut verte qu'elle suive cette même logique.

De heer Julien Uyttendaele (PS) *(in het Frans).- Laat ons om te beginnen de mythe van de uitstootloze auto de wereld uit helpen. Die bestaat gewoon niet!*

Alleen als we ons wandelend verplaatsen, stoten we niets uit. En dan nog. Het is een fabeltje dat een voertuig met een oplaadbare batterij geen uitstoot heeft. Enkel de spelers die belang hebben bij de verkoop van die voertuigen, verkondigen dat.

De keuze om een fiscale vrijstelling in te voeren voor grote elektrische voertuigen, maar niet voor kleine benzinewagens, begrijp ik niet, aangezien we een interparlementaire resolutie goedgekeurd hebben over een rationeler energieverbruik in de transportsector.

Wie een voertuig koopt, moet belastingen betalen voor het gebruik van dat voertuig. Ik hoop dan ook dat de kilometerheffing er komt. Voor alle voertuigen.

- Het incident is gesloten.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Commençons d'abord par tordre le cou à un canard qui est celui du concept de la voiture zéro émission. Une voiture ne produisant aucune émission n'existe pas !

Le seul moyen de transport exempt de toute production d'émission est la marche. Quoique, on pourrait encore en identifier l'une ou l'autre de ces émissions ! Déclarer qu'un véhicule ne produit aucune émission sous prétexte qu'il est assorti d'une batterie rechargeable est un leurre. Il faut absolument faire le deuil de cette fable. Celle-ci a été manifestement développée par les constructeurs automobiles, ou la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (Febiac), et tous ceux qui défendent un intérêt sous couvert de ces belles histoires.

On a en effet bonne conscience lorsqu'on utilise une grosse Tesla Model S qui passe de zéro à cent km/h en trois secondes. En attendant, ce Tesla Model S reste un véhicule polluant. Ce choix d'exonérer ce véhicule de la taxe, alors que pour une petite Smart roulant à l'essence, il faudra en payer une m'échappe. Je ne comprends pas la rationalité sous-jacente à ce type de décision, a fortiori lorsqu'existe une résolution interparlementaire qui demande que l'on tienne compte de l'utilisation rationnelle de l'énergie dans le secteur des transports.

Où est l'analyse de cette utilisation lorsqu'on décide de manière globale que tous les véhicules électriques, quels qu'ils soient, ne paieront pas la taxe ?

On doit arrêter cette logique du zéro euro lorsqu'on a des voitures zéro émission ! Il n'existe

pas de voiture zéro émission ! Dès lors que l'on acquiert un véhicule, quel qu'il soit, il est logique de payer des taxes pour son utilisation.

J'espère qu'un jour, et sur ce point nous sommes d'accord, nous parviendrons à mettre en place cette taxation kilométrique. Je ne comprends pas la rationalité préexistant entre notre objectif final qui est de mettre en place une taxation kilométrique focalisée sur l'usage de n'importe quel véhicule, en fonction de différents critères, et la décision présente qui me paraît quelque peu brouillonne. Le type de carburant et le fait que ce véhicule serait soi-disant zéro émission seraient les seuls critères retenus pour ne payer aucune taxe. Je pense qu'il faudrait revoir la copie !

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER BENOÎT CEREXHE

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 "het laag aantal geïnde bedragen van de boetes opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de Brusselse geluidsnormen schenden".

INTERPELLATION DE M. BENOÎT CEREXHE

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 "la faiblesse des montants perçus des amendes infligées aux compagnies aériennes violant les normes de bruit bruxelloises".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS,

betreffende "het lage bedrag van de geïnde boetes in het kader van het respect van de geluidsnormen bij de vluchten

INTERPELLATION JOINTE DE MME CAROLINE PERSOONS,

concernant "le faible montant des amendes perçues dans le cadre du respect des normes de bruit liées au survol de

boven Brussel".

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).- Om de geluidsoverlast van opstijgende en landende vliegtuigen aan te pakken, kwam het Brussels Gewest met vrij strenge geluidsregels.*

Artikel 9 van de ordonnantie van 1997 legt maximale geluidsniveaus vast die bij overschrijding aanleiding geven tot boetes die in het regeringsbesluit van 27 mei 1999 zijn bepaald.

In het regeerakkoord staat duidelijk dat de boetes via alle denkbare juridische wegen zullen worden geïnd, maar helaas blijken ze geen afschrikkingskracht te hebben, want het betaalde bedrag staat in schril contrast met de sommen die de luchtvaartmaatschappijen verschuldigd zijn.

Het gewest heeft voor een alternatief sanctiestelsel gekozen, omdat het parket geen vervolgingen instelt. De leidend ambtenaar van Leefmilieu Brussel kan administratieve boetes opleggen.

Brussel Fiscaliteit behandelt alleen de onbetaalde boetes die Leefmilieu Brussel doorspeelt.

In 2015 werden er 1.299 processen-verbaal opgesteld; in 2016 1.227; in 2017 2.779 en tijdens de eerste twee maanden van 2018 4.904.

De sterke stijging in 2018 valt toe te schrijven aan het schrappen van de administratieve tolerantie. De toename van het aantal inbreuken en boetes zou de luchtvaartmaatschappijen ertoe moeten aanzetten om de Brusselse wetgeving beter na te leven, maar helaas is dat niet het geval.

In 2015 gaven 137 inbreuken aanleiding tot 78 administratieve boetes; in 2016 waren er 1.286 inbreuken en slechts 63 boetes; in 2017 1.609 inbreuken en 78 boetes en in 2018 tot en met 1 oktober 1.279 inbreuken en 70 boetes.

Wanneer de boete binnen zestig dagen niet betaald wordt, stelt Leefmilieu Brussel de

Bruxelles".

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Vous le savez comme moi, le survol de notre Région en provenance ou à destination de l'aéroport national génère des nuisances sonores récurrentes sur une grande partie du territoire bruxellois. Pour limiter cette pollution, Bruxelles s'est, à l'époque, dotée d'une législation assez contraignante en matière de protection de l'environnement sonore et de lutte contre le bruit, ce qui est une bonne chose.

L'article 9 de l'Ordonnance de 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain prévoit des niveaux de bruit ne pouvant pas être dépassés sous peine de sanctions, lesquelles ont été définies par l'arrêté du gouvernement du 27 mai 1999 qui fixe une série de limites.

Votre accord de gouvernement était très clair sur l'application de l'arrêté bruit précité. En effet, il disposait que, dès la mise en place du gouvernement, la perception effective des amendes infligées en vertu de l'arrêté bruit serait exigée par toutes les voies juridiques possibles aux compagnies aériennes. Nous avons instauré "la peur du gendarme", et je pense que c'était indispensable dans ce domaine.

Malheureusement, force est de constater que ces amendes ne sont pas suffisamment dissuasives, tant le montant perçu est ridiculement bas au regard des sommes réellement dues par les compagnies aériennes en infraction.

Pour rappel, la Région a opté pour un système alternatif de sanctions qui, selon moi, est positif en cas d'infraction environnementale. On sait que le Parquet n'engage pas de poursuites dans ce domaine et qu'en l'absence de poursuites pénales, c'est le fonctionnaire dirigeant de Bruxelles Environnement qui peut infliger des amendes administratives.

Bruxelles Fiscalité, sur lequel vous avez la tutelle, ne traite que les contraintes en vue du recouvrement de force des amendes impayées qui lui sont transmises par Bruxelles Environnement.

D'après les chiffres de Bruxelles Environnement que vous m'avez communiqués, 1.299 infractions

luchtvaartmaatschappij in gebreke. Als die binnen dertig dagen nog niet betaald heeft, gaat het dossier naar Brussel Fiscaliteit dat instaat voor de inning van onbetaalde boetes. In 2015 ontving Brussel Fiscaliteit 11 dossiers.

In 2016 ontving de overheidsdienst 30 dossiers; in 2017 38 en in 2018 5.

Alles bij elkaar legde Brussel Fiscaliteit de voorbije jaren voor 5,2 miljoen euro boetes op, maar daarvan inde de dienst slechts 980.000 euro.

De cijfers van de jaren voor deze regeerperiode zijn nog dramatischer, want toen inde Brussel Fiscaliteit slechts 12 boetes bij vier ongelukkige kleine luchtvaartmaatschappijen, goed voor een bedrag van 399.000 euro. Dat is natuurlijk veel te weinig, zeker als je weet dat er op 1 oktober 2018 nog 554 boetes voor een totaalbedrag van 16,6 miljoen euro openstonden.

Hoe verklaart u de jarenlange vertraging bij de inning van boetes? Welke maatregelen neemt de Brusselse regering om het arsenaal aan wettelijke en reglementaire middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten om de geluidsoverlast van het vliegverkeer te beperken?

In welke mate kunnen Leefmilieu Brussel en Brussel Fiscaliteit luchtvaartmaatschappijen verplichten om hun boetes tijdig te betalen?

De luchtvaartmaatschappijen vechten de boetes steeds aan, ook al kreeg het gewest in eerdere zaken keer op keer gelijk. Wat kunnen we doen om ze daadwerkelijk te innen?

Bestudeert de regering andere maatregelen om de luchtvaartmaatschappijen te dwingen om de Brusselse geluidsnormen na te leven?

ont fait l'objet d'un procès-verbal en 2015 pour l'ensemble de la Région bruxelloise, 1.227 en 2016, 2.779 en 2017 et 4.904 au cours des deux premiers mois de 2018.

La forte hausse enregistrée entre 2017 et 2018 est due à la décision du gouvernement de supprimer toute tolérance administrative. L'augmentation des infractions, des sanctions et des amendes devrait en principe inciter les compagnies aériennes à mieux respecter notre législation. Malheureusement, c'est loin d'être le cas.

Ainsi, en 2015, 137 infractions ont donné lieu à 78 décisions d'infliger une amende administrative ; en 2016, sur 1.286 infractions, il n'y eut que 63 décisions de sanction et 78 en 2017 pour 1.609 infractions. Enfin en 2018, jusqu'au 1er octobre inclus, 1.279 infractions ont donné lieu à 70 décisions d'infliger une telle amende.

Lorsque les amendes ne sont pas payées dans un délai de 60 jours, Bruxelles Environnement adresse une mise en demeure à la compagnie aérienne concernée. Si, après 30 jours, elles sont toujours impayées, Bruxelles Environnement transmet le dossier à Bruxelles Fiscalité qui s'assure du recouvrement des contraventions impayées. Dans ce cadre, 11 dossiers ont été transférés à Bruxelles Fiscalité en 2015 pour recouvrement forcé.

Ce chiffre s'est élevé à 30 dossiers en 2016 - soit une augmentation peu significative -, 38 en 2017 et cinq en 2018.

Le montant total des amendes infligées par Bruxelles Fiscalité s'est élevé ces dernières années à 5.200.000 euros, soit 953.000 euros en 2015 et 864.000 euros en 2016. Et pourtant, sur la même période, Bruxelles Fiscalité n'a réellement perçu que 104 amendes auprès de 31 compagnies aériennes, pour un montant total de 980.000 euros, soit un ratio beaucoup trop faible d'environ 12,5%.

Si l'on examine les chiffres portant sur les années antérieures à cette législature, les données sont encore plus désespérantes, puisque Bruxelles Fiscalité n'a perçu que douze amendes auprès de quatre malheureuses petite compagnies aériennes, pour un montant de 399.000 euros.

Ce niveau de sanction est évidemment trop bas, dès lors que nous apprenons qu'au 1er octobre 2018, un total de 554 amendes administratives alternatives reste impayé, et ce pour un montant global de 16.600.000 euros.

Mes questions portent sur cet écart abyssal entre le montant dû et le montant réellement perçu, et sur la manière de forcer le paiement des amendes dues par les compagnies aériennes les plus bruyantes.

Comment expliquez-vous ces lenteurs dans la perception des amendes dues, qui perdurent depuis de longues années ?

Quelles sont les dispositions prises par le gouvernement régional bruxellois pour user le plus efficacement possible de l'arsenal législatif et réglementaire à disposition pour limiter le bruit aérien sur Bruxelles, ses communes et habitants ?

Dans quelle mesure Bruxelles Environnement et Bruxelles Fiscalité peuvent-ils contraindre les compagnies aériennes à verser les amendes à Bruxelles, et ce dans les délais impartis ?

Les compagnies aériennes ne cessent de recourir aux cours et tribunaux pour contester les amendes. Pourtant, toutes les décisions antérieures ont donné raison à la Région et à la validité du dispositif législatif mis en place. Dès lors, que peut-on faire pour réellement percevoir ces sanctions ?

À défaut, le gouvernement étudie-t-il d'autres mesures pour forcer les compagnies à respecter les normes de bruit de la Région bruxelloise ?

Mevrouw Caroline Persoons (DéFI) *(in het Frans).- De Brusselse geluidsnormen voor vliegtuiglawaai bestaan ondertussen bijna twintig jaar, maar het blijft een permanente juridische strijd om de geldigheid van het Geluidsbesluit te doen erkennen.*

In de loop der jaren werden veel overtredingen vastgesteld aan de hand van de geluidsmeters die opgesteld staan onder bepaalde vliegroutes, maar er werden maar weinig boetes betaald.

Bovendien heeft het gewest net een zaak voor de

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Le lendemain des élections, nous fêterons les vingt ans de l'arrêté Gosuin. Cela fera vingt ans que la Région a fixé des normes de bruit, donc des infractions en cas de dépassement de ces normes, vingt ans de luttes judiciaires pour faire reconnaître l'entière validité de cet arrêté.

Comme l'a rappelé M. Cerexhe, à la suite de cet arrêté Gosuin, nous avons remarqué, à l'aide des capteurs placés sous certaines voies de survol, qu'il y avait un nombre très important d'infractions. Du côté de Stockel, notamment,

Raad van State verloren en 400.000 euro laten schieten wegens procedurefouten. Zo waren documenten niet ondertekend, was het Milieucollege niet correct samengesteld en waren er fouten in de berekeningen van de overtredingen.

Het is bijzonder ergerlijk dat het gewest door eigen fouten de boetes niet kan innen. Klopt de informatie in de pers? Hoeveel bedraagt het verlies voor het gewest?

Welke lessen trekt u uit het arrest van de Raad van State? Hoe zult u reageren? De samenstelling van het Milieucollege kan nog voor interpretatie vatbaar zijn, maar ontbrekende handtekeningen zijn fouten die het gewest heel duur komen te staan. Hebt u een intern onderzoek bevolen? Overweegt u om de procedure aan te passen?

Lopen er nog andere procedures? Voor welke bedragen? Zijn er correcties aangebracht om te voorkomen dat die rechtspraak ook op die boetes van toepassing wordt?

90% des vols sont en infraction en début ou en fin de nuit. Cela montre l'importance de cet arrêté.

Mais, comme l'a montré M. Cerexhe, malgré un nombre très important d'infractions, peu d'amendes sont payées, in fine.

De plus, et cela complète l'interpellation de M. Cerexhe, nous avons appris, d'abord par les associations citoyennes liées au survol puis par la presse il y a quelques semaines, que la Région bruxelloise avait perdu une affaire renvoyée au Conseil d'État et aurait, d'après la presse, laissé filer 400.000 euros pour le seul motif qu'elle n'avait pas été en mesure d'appliquer correctement des sanctions en lien avec le bruit généré par le trafic aérien décidées par Bruxelles Environnement. Des erreurs de procédure - manque de signature de certains documents, composition incorrecte du Collège d'environnement, erreurs dans les calculs de dépassement des normes de bruit, etc. - auraient amené à ce constat et aux décisions du Conseil d'État à la suite de recours de cinq compagnies.

Bien que les Bruxellois soient très gênés par le bruit de ces survols, que des dépassements des normes de l'arrêté Gosuin soient constatés et que les procédures soient lancées, certaines erreurs font que la Région bruxelloise ne peut récolter l'argent des amendes. C'est révoltant.

Confirmez-vous les propos de la presse et le calcul des pertes liées aux sanctions ? À combien ce montant s'élève-t-il ?

Quelle analyse tirez-vous des décisions du Conseil d'État ? Comment comptez-vous réagir ? La composition du Collège d'environnement est peut-être sujette à interprétation, mais les signatures manquantes sont des erreurs qui coûtent cher à la Région. Avez-vous demandé des enquêtes internes pour vérifier où se situent exactement les erreurs ? Des réformes de procédure sont-elles envisagées ?

D'autres procédures sont-elles en cours au niveau administratif ? Quels sont les montants concernés ? Des corrections sont-elles apportées pour éviter que cette jurisprudence ne s'applique à toutes les amendes ?

De heer Guy Vanhengel, minister *(in het Frans).- Volgens het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid kan de regering een dwangbevel uitvaardigen als de administratieve boete niet wordt betaald. Dat dwangbevel kan worden betekend bij deurwaardersexploot of bij aangetekende zending en zet de procedure van gedwongen invordering door Brussel Fiscaliteit in.*

Wanneer er administratief beroep tegen een boete wordt aangetekend, hetzij bij het Milieucollege, hetzij bij de Raad van State, gaat Brussel Fiscaliteit niet onmiddellijk tot gedwongen invordering over, tenzij er gevaar van verjaring is. Voor Brussel Fiscaliteit is een boete pas definitief als de luchtvaartmaatschappij geen beroep binnen de vastgestelde termijn heeft aangetekend of als de Raad van State de boete heeft bevestigd.

Brussel Fiscaliteit betekent de boete eerst per aangetekend schrijven. Als de luchtvaartmaatschappij niet reageert, wordt een deurwaardersexploot overwogen. In dat stadium kan de luchtvaartmaatschappij de grond van de boete niet meer betwisten, maar wel nog verzet aantekenen tegen de procedure die Brussel Fiscaliteit heeft ingevoerd. Momenteel wordt een honderdtal boetes voor in totaal 5,6 miljoen euro bij diverse Belgische rechtbanken aangevochten.

De luchtvaartmaatschappijen kunnen bovendien in beroep gaan tegen de gerechtelijke beslissingen. Aangezien sommige beslissingen ongunstig waren voor de administratie, wordt de gedwongen invordering pas voortgezet wanneer alle beroepsmogelijkheden zijn uitgeput. Verschillende procedures zullen binnenkort afgerond zijn, waarna Brussel Fiscaliteit de invorderingsprocedure kan voortzetten.

Voor heel wat boetes is er geen gedwongen invordering mogelijk, bijvoorbeeld wanneer de maatschappijen failliet zijn en beschermd worden tegen hun schuldeisers. In dat geval kunnen we een schuldvordering opstellen, maar de kans op betaling is miniem, aangezien het gewest geen voorrang heeft.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Le Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale prévoit à son article 51 qu'en cas de non-paiement d'une amende administrative alternative, une contrainte est décernée. Cette dernière constitue un titre exécutoire. Elle peut être signifiée par exploit d'huissier ou courrier recommandé et ouvre la voie à la procédure de recouvrement forcé des créances. C'est le Service public régional (SPR) de Bruxelles Fiscalité qui est désigné pour effectuer le suivi du recouvrement forcé de ces créances.

Lorsqu'une amende fait l'objet d'un recours administratif, que ce soit auprès du Collège d'environnement ou auprès du Conseil d'État, l'administration fiscale ne procède pas immédiatement au recouvrement forcé de celle-ci, sauf en cas de prescription imminente. Bruxelles Fiscalité considère qu'une amende est définitive en l'absence de contestation dans les délais ou en cas de confirmation de l'amende par le Conseil d'État.

L'administration fiscale procède en premier lieu à une signification de la contrainte par courrier recommandé. En cas d'absence de réaction de la compagnie aérienne, une signification par huissier de justice est envisagée.

À ce stade, l'amende n'est en principe plus contestable sur le fond, mais les compagnies aériennes peuvent encore former une opposition à contrainte, pour contester la procédure mise en place par Bruxelles Fiscalité. Actuellement, une centaine d'amendes d'un montant total de 5,6 millions d’euros font l'objet d'un tel recours devant les chambres fiscales de divers tribunaux belges.

Les compagnies aériennes peuvent faire appel des jugements rendus et se pourvoir en cassation. Certaines décisions ayant été défavorables à l'administration, la procédure de recouvrement forcé des créances n'est réactivée que lorsque tous les recours des compagnies sont épuisés. Les jugements venant confirmer définitivement une amende peuvent donc intervenir plusieurs années après la constatation de l'infraction. De nombreuses procédures devraient aboutir prochainement, ce qui permettra à Bruxelles

In andere gevallen zijn de luchtvaartmaatschappijen niet langer actief in België en is hun spoor moeilijk terug te vinden. In die gevallen vindt Brussel Fiscaliteit dat het weinig zin heeft om kosten te maken.

De advocaten die onze belangen verdedigen zijn door het kabinet van mevrouw Fremault aangesteld. Zij volgen zowel de administratieve als gerechtelijke geschillen. Dat is nuttig, aangezien sommige rechters bij een verzet tegen een dwangbevel toch aanvaarden om de grond van de zaak opnieuw te onderzoeken.

Mevrouw Persoons, volgens het persartikel zou het Brussels Gewest 400.000 euro verloren hebben door procedurefouten. Ik zal kort schetsen hoe de procedure precies in haar werk gaat.

Overeenkomstig het Wetboek van inspectie, preventie, vaststelling en bestraffing van milieumisdrijven, en milieuaansprakelijkheid is Leefmilieu Brussel belast met de vaststelling van de inbreuken op de geluidsnormen die zijn vastgelegd in het besluit van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer.

Leefmilieu Brussel stelt voor die overtredingen een proces-verbaal op, dat aan de procureur des Konings wordt meegedeeld. Die beslist om de betrokken luchtvaartmaatschappijen al dan niet strafrechtelijk te vervolgen. Als er geen strafrechtelijke vervolging komt, kan de leidend ambtenaar van Leefmilieu Brussel beslissen om een administratieve boete op te leggen.

De boete kan binnen twee maanden worden betwist bij het Milieucollege, dat twee maanden heeft om zich uit te spreken. Die termijn wordt uitgebreid tot drie maanden als er een hoorzitting wordt gevraagd. Als het Milieucollege geen beslissing neemt binnen de voorgeschreven termijn, wordt de beslissing van Leefmilieu Brussel bevestigd.

Voor de administratieve boetes geldt een verjaringstermijn van vijf jaar, die wel wordt opgeschort bij elke onderzoekshandeling of handeling van administratieve vervolging.

Fiscalité de relancer la procédure de recouvrement forcé des créances.

Par ailleurs, je vous informe que pour bon nombre d'amendes, le recouvrement forcé est impossible. C'est le cas des compagnies protégées de leurs créanciers car en situation de faillite (ou procédure équivalente à l'étranger). Dans ces cas, les amendes ont fait l'objet d'une déclaration de créances, mais la probabilité de recouvrement est très faible, d'autant plus que la Région ne possède pas de privilège pour le recouvrement de telles amendes.

Un certain nombre d'amendes impayées concernent des compagnies n'opérant plus en Belgique et dont il est parfois difficile de retrouver la trace à l'étranger. Dans de tels cas, Bruxelles Fiscalité estime qu'il est inutile d'engager des frais de recouvrement car il est très probable que la procédure n'aboutira pas et que les frais resteront à sa charge.

Enfin, les avocats nous représentant, même pour les oppositions à contrainte décernées par Bruxelles Fiscalité, sont des spécialistes désignés par le cabinet de ma collègue. Ce sont les mêmes qui suivent toutes les affaires du contentieux administratif et judiciaire. C'est utile car certains juges judiciaires, dans le cadre d'une opposition à une contrainte, ont accepté de réexaminer des questions de fond.

À Mme Persoons, je préciserai qu'à la suite de certaines informations parues dans un article de presse et relayées par des associations citoyennes liées au survol, cette interpellation porte sur le dossier du survol de Bruxelles, et plus particulièrement sur les sanctions frappant le bruit du trafic aérien.

Selon ces informations, la Région de Bruxelles-Capitale aurait "laissé filer 400.000 euros car elle n'aurait pas appliqué correctement les sanctions en lien avec le bruit généré par le trafic aérien décidées par Bruxelles Environnement". Ma collègue profite de votre interpellation pour apporter des éclaircissements sur ces informations, notamment quant à leur exactitude et leurs conséquences et aux éventuelles réformes de procédure.

Aangezien de beslissing van het Milieucollege een administratieve handeling is, kan daartegen een beroep tot nietigverklaring worden ingediend bij de Raad van State. Wanneer de Raad van State een beslissing van het Milieucollege vernietigt, moet die laatste een nieuwe beslissing nemen, rekening houdend met de verjaringstermijn van vijf jaar.

Sinds 2000 heeft de leidend ambtenaar van Leefmilieu Brussel meer dan 900 beslissingen op basis van de geluidsnormen genomen en bijna voor 20 miljoen euro aan boetes opgelegd. Tegen die beslissingen wordt geregeld beroep bij het Milieucollege en de Raad van State aangetekend.

De meeste beroepen worden door de Raad van State verworpen. De arresten die in het persartikel werden vermeld, vormen een uitzondering. Het gaat om een reeks arresten van eind 2018. Die kunnen in vier categorieën worden ingedeeld.

De Raad van State vernietigde elf beslissingen van het Milieucollege omdat het Milieucollege niet op dezelfde manier was samengesteld tijdens de hoorzitting of de beraadslaging en de vergadering waarop de beslissing werd genomen. De beslissingsprocedure bij het Milieucollege werd ondertussen aangepast om problemen in de toekomst te voorkomen.

Het ging om beslissingen uit 2013 en 2014 voor 441.936 euro. In tegenstelling tot wat het persartikel liet uitschijnen, zijn die boetes niet verloren. Door de vernietiging van de beslissing komt het dossier opnieuw bij het Milieucollege terecht, die een nieuwe beslissing kan nemen. Het Milieucollege heeft dat voor elk dossier gedaan.

Voorts is er een beslissing vernietigd omdat ze zonder ondertekeningsdelegatie door een andere persoon werd ondertekend dan de leidend ambtenaar van Leefmilieu Brussel. Het ging om een boete van 75.078 euro uit 2009. Dat probleem is opgelost in het Wetboek. Voortaan is er een bevoegdheidsdelegatie wanneer de leidend ambtenaar verhinderd is.

Daarnaast zijn er twee beslissingen vernietigd

Je me permets en premier lieu de rappeler le fonctionnement des sanctions relatives au bruit des avions. En vertu de l'ordonnance de 1999 relative à la recherche, la constatation, la poursuite et la répression des infractions en matière d'environnement, devenue en 2015 le Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, Bruxelles Environnement constate les dépassements des normes de bruit fixées par l'arrêté du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien.

Ces dépassements sont consignés dans un procès-verbal transmis au procureur du Roi. Ce dernier décide ensuite s'il y a lieu d'entamer des poursuites pénales à l'encontre des compagnies aériennes qui ont commis des infractions. En l'absence de poursuites pénales, le fonctionnaire dirigeant de Bruxelles Environnement peut décider d'infliger aux compagnies aériennes une amende administrative alternative pour les dépassements constatés.

Cette décision d'infliger une amende peut être contestée dans les deux mois auprès du Collège d'environnement. Celui-ci notifie sa décision dans les deux mois de la requête, le délai étant étendu à trois mois lorsqu'une audition est demandée dans le cadre du dossier. En l'absence de décision du Collège d'environnement dans le délai prescrit, la décision de Bruxelles Environnement est réputée confirmée.

Pour l'infliction des amendes administratives alternatives, Bruxelles Environnement, ainsi que le Collège d'environnement, sont tenus par un délai de prescription de cinq ans, prévu par le Code de l'inspection. Cela signifie qu'il ne peut s'écouler plus de cinq ans entre la commission de l'infraction et l'infliction de l'amende administrative alternative. Ce délai de prescription est interrompu chaque fois qu'un acte d'instruction ou de répression administrative concernant l'infraction est exercé.

La décision du Collège d'environnement étant un acte administratif, elle peut, à son tour, faire l'objet d'un recours en annulation auprès du Conseil d'État. Lorsque le Conseil d'État annule une décision du Collège d'environnement, ce

wegens verjaring. Het gaat om beslissingen uit 2001 en 2006 voor een bedrag van 5.357 euro.

Tot slot werd een beslissing vernietigd omdat het bedrag van de boete berekend werd op basis van een overschrijding met 15 dB, terwijl in het proces-verbaal stond dat de grootste overtreding 14,9 dB betrof. Ondertussen werd de berekening geautomatiseerd om dit soort probleem te voorkomen.

De gepubliceerde informatie moet dus worden genuanceerd. De luchtvaartmaatschappijen tekenen vaak beroep tegen de boetes aan. Dat zijn ingewikkelde geschillen. Leefmilieu Brussel en het Milieucollege moeten zowel de juridische argumenten als de feiten onderzoeken en de wettelijke bepalingen naleven.

De sancties voor overschrijdingen van de geluidsnormen zijn onderworpen aan strikte procedures, die de Raad van State grotendeels heeft bevestigd.

De recente vernietigingen waren te wijten aan bepaalde problemen, maar die zijn opgelost. Bovendien hebben die vernietigingsbesluiten maar een beperkte impact, aangezien de dossiers opnieuw bij het Milieucollege terechtkomen, dat een nieuwe beslissing kan nemen.

dernier est ressaisi du dossier et doit prendre une nouvelle décision, en tenant compte du délai de prescription de cinq ans prévu par le Code de l'inspection.

Depuis 2000, date d'entrée en vigueur de l'ordonnance relative à l'inspection, plus de 900 décisions ont été prises par le fonctionnaire dirigeant de Bruxelles Environnement en matière de bruit des avions. Cela représente un peu moins de 20 millions d'euros d'amendes infligées. Ces décisions ont fait et font toujours régulièrement l'objet de recours auprès du Collège d'environnement, en premier lieu, et du Conseil d'État, en second lieu.

À ce jour, quelque 300 décisions ont fait l'objet d'un recours au Conseil d'État. Environ 80 recours y sont toujours pendants, pour un montant d'environ 4 millions d'euros, sur un total de 20 millions d'euros.

La grande majorité des recours introduits par les compagnies aériennes au Conseil d'État ont été rejetés. Les arrêts d'annulation visés par l'article de presse font plutôt figure d'exception ; il s'agirait d'environ 10% de l'ensemble.

Les informations relayées dans la presse font état d'une perte de 400.000 euros pour la Région de Bruxelles-Capitale. Qu'en est-il précisément ? Il s'agit d'une série d'arrêts rendus par le Conseil d'État fin 2018. Ces arrêts annulent des décisions du Collège d'environnement pour les raisons suivantes, qui sont reprises en quatre catégories.

Première catégorie : l'annulation de onze décisions pour un motif formel. Dans ces onze arrêts, qui concernent des décisions du Collège d'environnement adoptées en 2013 et 2014, le Conseil d'État a en effet constaté que la composition du Collège avait varié entre la séance d'audition ou de délibération et la séance d'adoption de la décision.

Les arrêts du Conseil d'État confirment la nécessité de s'assurer que tous ceux qui ont entendu aient, d'une manière ou d'une autre, effectivement participé au délibéré et que cela puisse être prouvé. Cette disposition ne s'applique pas seulement en matière d'amendes, mais est

récurrente dans la jurisprudence du Conseil d'État.

La procédure d'adoption des décisions par les membres du Collège d'environnement a, entre-temps, été modifiée dans ce sens. Le Collège d'environnement nous a assuré que toutes les mesures étaient prises aujourd'hui pour qu'un tel cas de figure ne se reproduise pas, sachant toutefois qu'il n'est pas à l'abri d'une démission en son sein.

Ces onze décisions annulées par le Conseil d'État, qui, pour rappel, datent de 2013 et 2014, concernent un montant total de 441.936 euros. Contrairement à ce que Mme Persoons a pu lire dans la presse et à ce qu'elle sous-entend, ces amendes ne sont pas perdues. À la suite de l'annulation des décisions par le Conseil d'État, le Collège d'environnement est en effet ressaisi des recours dirigés contre les décisions du fonctionnaire dirigeant de Bruxelles Environnement et il pourra prendre une nouvelle décision. Le Collège d'environnement a, pour chaque cas, entamé des démarches en ce sens.

Deuxième catégorie : l'annulation d'une décision pour cause de signature. Une amende de 2009, d'un montant de 75.078 euros, a été annulée par le Conseil d'État, car la décision avait été signée par une autre personne que le fonctionnaire dirigeant de Bruxelles Environnement sans qu'une délégation de signature existe. Depuis l'entrée en vigueur du Code de l'inspection, la prévention, la constatation et la répression des infractions en matière d'environnement et de la responsabilité environnementale, une délégation de signature en cas d'empêchement du fonctionnaire dirigeant est légalement prévue. Ce problème ne se posera donc plus à l'avenir.

Troisième catégorie : l'annulation de deux décisions pour cause de prescription. Deux décisions prises en 2001 et en 2006 pour un montant de 5.357 euros ont été annulées en octobre 2018, car le Conseil d'État avait constaté qu'il n'y avait plus lieu de statuer, le délai de prescription de dix ans pour le recouvrement de ces amendes étant écoulé.

Quatrième catégorie : l'annulation d'une décision sur la base du montant. Une décision a été annulée, car l'amende infligée tenait compte d'une

émergence infractionnelle de 15dB. Or le procès-verbal d'infraction indiquait que le plus important des deux dépassements imputés à la compagnie était de 14,9dB. Le Conseil d'État a annulé la décision du Collège d'environnement, car elle ne relevait pas cette discordance affectant pourtant la décision de Bruxelles Environnement, alors que celle-ci était susceptible d'avoir une influence sur le montant de l'amende. Entre-temps, le processus de calcul a été automatisé afin de remédier à ce genre de problème.

En conclusion, il y a lieu de nuancer les informations publiées. Les amendes administratives alternatives infligées aux compagnies aériennes donnent régulièrement lieu à des recours. Le contentieux lié à ce type de dossier est très complexe et fait l'objet d'une attention particulière des différents organes qui doivent statuer sur chaque dossier.

Bruxelles Environnement et le Collège d'environnement sont tenus de prendre des décisions analysant en droit et en fait les nombreux arguments avancés par les compagnies aériennes, et de respecter, tant formellement que matériellement, toutes les dispositions légales lors de leurs prises de décision.

La contextualisation de la procédure et les statistiques exposées permettent de conclure que les sanctions réprimant les infractions en matière de bruit généré par le trafic aérien sont régies par des procédures rigoureuses, qui ont été en grande partie confirmées par le Conseil d'État depuis maintenant près de vingt ans.

Les annulations récentes de certaines décisions concernent des points particuliers, pour lesquels les adaptations nécessaires ont été effectuées. Ces arrêtés d'annulation ont également un faible impact, étant donné que le Collège d'environnement est à nouveau saisi des dossiers et qu'il pourra prendre une nouvelle décision en corrigeant le motif pour lequel les décisions ont été annulées. Dans la majorité des cas, il s'agissait d'un motif purement formel.

J'espère que cette réponse commune de moi-même et de ma collègue Céline Fremault vous a tous rassurés.

De heer Benoît Cerexhe (cdH) *(in het Frans).- Uw antwoord stelt mij niet echt gerust. De Brusselse geluidsnormen zijn al twintig jaar van kracht, maar lijken de luchtvaartmaatschappijen geenszins tot verandering te bewegen. Er werden maar heel weinig boetes betaald. U hebt het over 20 miljoen euro, maar op 1 oktober 2018 moest er nog 16,6 miljoen euro worden ingevorderd. Het lijkt mij dus de moeite om de maatregel te evalueren.*

M. Benoît Cerexhe (cdH).- Je ne suis pas tout à fait rassuré. Mme Persoons nous a rappelé les vingt ans de cette bonne réglementation spécifique à notre Région. Cependant, l'effet dissuasif sur les compagnies aériennes pour qu'elles modifient leur comportement, notamment au niveau des types d'avions utilisés, est très faible. Très peu d'argent est entré dans les caisses régionales, pour les raisons que vous avez évoquées, comme les recours, les départs ou les faillites de compagnies aériennes.

Vous avez parlé d'un total de 20 millions d'euros. Or, au 1er octobre 2018, 16,6 millions d'euros étaient encore dans la nature. Il existe peut-être d'autres pistes, mais cette mesure mérite à tout le moins une évaluation.

Mevrouw Caroline Persoons (DéFI) *(in het Frans).- De resultaten voldoen inderdaad niet aan de verwachtingen. Bovendien is de procedure nog steeds log en traag, ook al werden er al wat verbeteringen doorgevoerd.*

De recentste beslissingen van de Raad van State hebben misschien geen grote impact, maar dat neemt niet weg dat we steevast nauwgezet te werk moeten gaan. Het kan immers niet door de beugel dat boetes voor vastgestelde overtredingen niet worden betaald.

- De incidenten zijn gesloten.

Mme Caroline Persoons (DéFI).- Je remercie le ministre pour sa réponse et les données qu'il nous a communiquées. Nous les lirons à tête reposée.

Ma réaction porte sur deux points. Comme l'a souligné M. Cerexhe, nous restons sur notre faim pour ce qui est des résultats escomptés. Des infractions ont été commises, elles ont été constatées, non seulement par les habitants, mais aussi selon toute la procédure ad hoc. Le fait que Bruxelles n'en retire pas autant qu'escompté est problématique.

Le deuxième point sur lequel je souhaite insister concerne la procédure. Malgré les améliorations apportées par le Code de procédure, celle-ci demeure lourde, longue et demande de la rigueur à chaque étape.

Hormis au sujet de la composition du Collège, dont la situation est différente, notamment dès lors qu'un membre démissionne, comme vous l'avez souligné, relativiser les dernières décisions du Conseil d'État, comme Mme Fremault le fait dans la réponse, n'empêche pas qu'il faille faire preuve de rigueur à chaque étape. Il n'est pas correct que les infractions constatées ne soient pas suivies de règlements d'amendes.

- Les incidents sont clos.