



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

13 NOVEMBRE 2017

PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à développer une alternative à la  
voiture de société afin de lutter contre  
l'exode urbain à Bruxelles

RAPPORT

fait au nom de la commission  
des Finances et des Affaires générales

par M. Julien UYTTENDAELE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs:* M. Ridouane Chahid, Mme Nadia El Yousfi, MM. Charles Picqué, Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui, Emmanuel De Bock, Benoît Cerexhe, Mme Zoé Genot, MM. Stefan Cornelis, Jef Van Damme.

*Membres suppléants :* MM. Hasan Koyuncu, Marc Loewenstein, Paul Delva.

*Autres membres :* Mme Liesbet Dhaene, M. Emin Özkara, Mme Martine Payfa, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

*Voir :*

**Document du Parlement :**

A-383/1 – 2015/2016 : Proposition de résolution.

GEWONE ZITTING 2017-2018

13 NOVEMBER 2017

BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

ertoe strekkende een alternatief uit te  
bouwen voor de bedrijfswagen en aldus de  
stadsvlucht in Brussel in te dijken

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie  
voor de Financiën en de Algemene Zaken

door de heer Julien UYTTENDAELE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden:* de heer Ridouane Chahid, mevr. Nadia El Yousfi, de heren Charles Picqué, Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui, Emmanuel De Bock, Benoît Cerexhe, mevr. Zoé Genot, de heren Stefan Cornelis, Jef Van Damme.

*Plaatsvervangers:* de heren Hasan Koyuncu, Marc Loewenstein, Paul Delva.

*Andere leden:* mevr. Liesbet Dhaene, de heer Emin Özkara, mevr. Martine Payfa, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

*Zie:*

**Stuk van het Parlement:**

A-383/1 – 2015/2016 : Voorstel van resolutie.

## I. Exposé introductif de M. Benoît Cerexhe, premier co-déposant de la proposition de résolution

La résolution déposée par le cdH, proposant des alternatives à la voiture de société, a été déposée en juillet 2016 et elle est cosignée par tous les partis de la majorité. Dix-huit mois plus tard, l'idée a commencé à faire son chemin.

Ainsi, le Gouvernement fédéral a décidé le 30 juin 2017, de mettre en place une « allocation de mobilité » qui pourra remplacer la voiture de société des employés qui le désirent.

Il s'agit d'une somme d'argent dont le statut fiscal et social est similaire à celui d'un véhicule de société.

Si l'employé le désire, et pour autant que son employeur ait mis en place le système, il pourra remplacer sa voiture de société par du cash.

Le montant de l'allocation sera calculé en fonction du prix catalogue du véhicule. Pour les détenteurs d'une carte carburant, cette allocation de mobilité sera augmentée de 20 %.

Des dispositions anti-abus sont prévues pour éviter que ce budget mobilité ne puisse être accordé à la place d'un salaire « normal ».

Prévu à partir du 1er janvier 2018, le système sera uniquement accessible aux employés qui ont disposé d'une voiture de société durant douze mois au cours des trois dernières années.

Il existe une condition supplémentaire : le demandeur de l'allocation doit jouir d'un véhicule de société durant les 3 mois qui précèdent la demande.

De même, l'employeur qui n'offre pas de véhicules à son personnel ne pourra pas se mettre, tout à coup, à offrir un budget mobilité moins taxé que le salaire. Comme l'opération doit être neutre budgétairement, il est prévu que l'employeur doit offrir des véhicules durant trois ans avant d'offrir l'allocation de mobilité. Il y a évidemment des exceptions pour les sociétés de moins de trois ans.

En outre, l'allocation sera versée à l'employé sans exigence particulière. Il ne faudra pas forcément opter pour une mobilité douce comme les transports en commun. Elle ne pourra pas être introduite en remplacement d'un salaire existant ou d'avantages existants autres que le véhicule de société.

De son côté, le Gouvernement bruxellois, à l'initiative de Céline Fremault, a lui aussi pris quelques mesures en juin 2017, et qui entreront en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale veut ainsi imposer aux entreprises des alternatives à la voiture de société, via le nouveau plan de déplacement des entreprises.

## I. Inleiding uiteenzetting door de heer Benoît Cerexhe, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

De resolutie van de cdH met alternatieven voor de bedrijfswagen is in juli 2016 ingediend en is mede ondertekend door alle meerderheidspartijen. Achttien maanden later geraakt het idee ingeburgerd.

Zo heeft de federale regering op 30 juni 2017 beslist om een mobiliteitstoelage toe te kennen, met de bedoeling de bedrijfswagen van de werknemers die het wensen te vervangen.

Het gaat over een bedrag dat fiscaal en sociaal vergelijkbaar is met een bedrijfswagen.

Indien de werknemer het wenst en op voorwaarde dat zijn werkgever het systeem ingevoerd heeft, kan hij zijn bedrijfswagen vervangen door cash.

Het bedrag van de toelage wordt berekend op basis van de cataloguswaarde van het voertuig. Voor de houders van een tankkaart wordt de mobiliteitstoelage verhoogd met 20%.

Er zijn antimisbruikbepalingen om te voorkomen dat het mobiliteitsbudget in de plaats komt van een "normaal" loon.

Het systeem wordt vanaf 1 januari 2018 ingevoerd en wordt enkel aangeboden aan de werknemers die in de loop van de jongste drie jaar gedurende 12 maanden een bedrijfswagen ter beschikking hebben gehad.

Er is een bijkomende voorwaarde: de aanvrager van de toelage moet over een bedrijfswagen beschikken gedurende de drie maanden voorafgaand aan de aanvraag.

De werkgever die geen voertuigen aanbiedt aan zijn personeel, kan niet plots een mobiliteitsbudget aanbieden dat minder belast wordt dan het loon. De operatie moet budgettair neutraal zijn en de werkgever moet gedurende drie jaar voertuigen aanbieden voordat een mobiliteitstoelage mogelijk wordt. Er zijn natuurlijk uitzonderingen voor de bedrijven jonger dan drie jaar.

Bovendien wordt de toelage betaald aan de werknemer, zonder bijzondere verplichtingen. Men moet niet per se kiezen voor zachte mobiliteit als het openbaar vervoer. De toelage mag een bestaand loon of bestaande voordelen buiten de bedrijfswagen niet vervangen.

De Brusselse regering heeft van haar kant, op initiatief van mevrouw Céline Fremault, in juni 2017 ook enkele maatregelen genomen die vanaf 1 januari 2018 in werking zullen treden.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering wil zo de bedrijven alternatieven opleggen voor de bedrijfswagen, via het nieuwe bedrijfsvervoerplan.

Concrètement, dès janvier 2018, toutes les sociétés de plus de 100 personnes devront proposer deux alternatives à la voiture de société :

- soit une voiture de société plus modeste et un titre de transport ou un vélo ;
- soit encore un package « mobilité » avec abonnements à de multiples modes de déplacement.

Du côté du patronat, l'idée est plutôt bien reçue. « *Je pense effectivement qu'il faut casser un certain nombre de barrières et ouvrir la discussion à tout.* », a déclaré M. Olivier Willockx, l'administrateur délégué de BECI, la Chambre de Commerce bruxelloise.

La proposition de résolution, initiée par le cdH, s'articule en quatre points :

Elle affirme sa volonté de voir réformer en profondeur l'actuel système des avantages de toute nature pour renforcer le pouvoir d'achat des salariés en leur laissant le choix entre plusieurs solutions adaptées à leurs besoins.

Elle demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de proposer au Gouvernement fédéral, en attendant une réforme fiscale plus exhaustive, que les interventions dans le loyer et/ou le remboursement des mensualités du crédit hypothécaire soient fiscalement aussi intéressantes que ce qui est mis en œuvre aujourd'hui avec les voitures de société.

Elle demande au Gouvernement bruxellois d'analyser l'impact d'une telle mesure sur l'évolution des loyers en Région bruxelloise.

Elle demande enfin d'aborder ces questions lors d'un prochain Comité de Concertation en demandant au Gouvernement fédéral de prendre en considération les recommandations des organismes nationaux et internationaux ainsi que les objectifs imposés par l'Union européenne en termes de qualité de l'air et d'émission de particules fines, d'accès au logement et de bien-être au travail.

#### Développements

Les consciences évoluent et des premières réformes sont engagées. Toutefois, on notera les faiblesses de la réforme fédérale. Il y a dans la réforme fédérale quelque chose d'aberrant de limiter le système aux seuls actuels détenteurs d'une voiture de société. On oblige tout nouveau cadre à devoir d'abord bénéficier d'une voiture de société durant 3 ans avant de passer au « cash ». On devine là la puissance du lobby des sociétés de leasing, pour la plupart installées en Flandre.

On observe aussi que le Gouvernement fédéral a compris le piège pour le financement de la Sécu et de l'État que pourrait représenter la transformation de l'ATN (Avantage Toute Nation) « voiture de société » en salaire poche (exonéré de 80% de ses charges patronales et de bons deux tiers des recettes IPP).

Vanaf januari 2018 moeten alle bedrijven met meer dan 100 personen twee alternatieven voor de bedrijfswagen voorstellen:

- een bescheidenere bedrijfswagen en een vervoerbewijs of een fiets;
- een mobiliteitspakket met abonnementen voor allerhande vervoersmodi.

De werkgevers vinden het een eerder goed idee. De heer Olivier Willockx, afgevaardigd bestuurder van BECI, de Brusselse Kamer van Koophandel, vindt dat een aantal barrières gesloopt moeten worden en de discussie opgebroken moet worden.

Het voorstel van resolutie op initiatief van de cdH draait rond vier punten.

Het bestaande systeem van voordelen van alle aard moet grondig worden hervormd om de koopkracht van de loontrekkenden te verhogen, door ze de keuze te geven tussen verschillende oplossingen die aan hun behoeften voldoen.

De resolutie verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de federale regering voor te stellen, in afwachting van die grondigere fiscale hervorming, dat de tegemoetkomingen in de huurprijs en/of terugbetaling van de maandelijkse aflossingen van een hypotheek krediet fiscaal even interessant zouden zijn als het huidige voordeel van de bedrijfswagens.

De resolutie verzoekt de Brusselse regering om de impact van een dergelijke maatregel op de evolutie van de huurprijzen in het Brussels Gewest te analyseren.

De resolutie verzoekt tot slot die kwesties aan te kaarten op een volgend overlegcomité en de federale regering te vragen om rekening te houden met de aanbevelingen van de nationale en internationale instellingen en met de door de Europese Unie opgelegde doelstellingen inzake luchtkwaliteit en uitstoot van fijn stof, toegang tot huisvesting en welzijn op het werk.

#### Toelichting

De mentaliteiten veranderen en de eerste hervormingen zijn aan de gang. Maar er dient gewezen te worden op de zwakheden van de federale hervorming. Daarin wordt het systeem beperkt tot de huidige bezitters van een bedrijfswagen. Men verplicht een nieuw kaderlid dus om eerst drie jaar met een bedrijfswagen rond te rijden voordat hij voor cash geld kan kiezen. Men ontwaart hier de hand van de leasingmaatschappijen die voornamelijk in Vlaanderen hun zetel hebben.

Men stelt ook vast dat de federale regering beducht is voor de valkuil van de financiering van de sociale zekerheid, ingeval het VAA (voordeel alle aard) "bedrijfswagen" omgezet zou worden in een stuk loon handje contantje (vrijgesteld voor 80% van werkgeversbijdragen en een goede twee derde van de PB-ontvangsten).

À Bruxelles, il n'est pas judicieux de voir une entreprise proposer à ses employés de bénéficier d'une voiture de société, si ceux-ci n'en éprouvent pas le besoin.

Les raisons de cette non-volonté de voiture de société peuvent être de différente nature.

Tout d'abord, il y a la proximité du lieu d'habitation et du lieu de travail, et donc l'utilisation par les employés/cadres bruxellois des autres formes de mobilités douces au quotidien.

Il y a l'existence d'une autre voiture dans le ménage et l'inutilité d'avoir deux voitures par ménage à Bruxelles (sans compter les problèmes de stationnement).

Enfin il peut y avoir un choix citoyen, un choix environnemental.

Par contre, le Bruxellois qui négocie son « package salarial » a peut-être d'autres besoins ; l'un des plus importants est certainement lié au logement.

Faire le choix de vivre à Bruxelles entraîne un certain nombre d'avantages, mais aussi de surcoûts, notamment en matière de logement. Les loyers sont plus onéreux à Bruxelles que dans la large périphérie. De même, un ménage qui souhaite acheter à Bruxelles doit aussi faire face à un immobilier plus coûteux.

C'est pourquoi le cdH souhaite que l'on puisse aussi réserver cet avantage de toute nature dans le logement (intervention dans le Loyer ou intervention dans le Crédit hypothécaire) et pas uniquement dans « un package mobilité ».

Un récent sondage a montré que la voiture de société était avant tout considérée comme un avantage salarial, avant d'être un outil de mobilité. Un abonnement STIB, coûte 500 euros par an, et un vélo 300 euros à l'achat...

Le « package mobilité » n'est pas suffisant pour les Bruxellois (soit par mois, environ 50 euros STIB + 10 à 15 euros que représente l'investissement vélo, soit 10% à 15 % de ce que représente l'avantage salarial d'une voiture de société).

D'autres souhaitent donner du cash sans autres formes de procès. Il faut faire attention à ne pas déstructurer le financement de la sécurité sociale et les rentrées IPP, en généralisant un système où une partie du salaire poche serait exonéré de charges et d'IPP.

La proposition présente de très nombreux avantages :

- elle est tout d'abord tout bénéfique pour l'environnement, la qualité de l'air à Bruxelles et ses environs ;
- elle permet de diminuer la pression automobile et de limiter les besoins en stationnement à Bruxelles tant durant les heures de bureau qu'en soirée et le week-

In Brussel is het geen goed idee dat een bedrijf een bedrijfswagen aanbiedt als de werknemers daar geen behoefte aan hebben.

De redenen om geen bedrijfswagen te willen, kunnen van verschillende aard zijn.

Eerst is er de nabijheid van de woning en de arbeidsplek, en dus het dagelijkse gebruik door de Brusselse werknemers/kaderleden van de andere vormen van zachte mobiliteit.

Er kan een andere wagen aanwezig zijn in het gezin en het is dan nutteloos om twee wagens per gezin in Brussel te hebben (en dan zijn er nog de parkeerproblemen).

De keuze kan worden ingegeven door allerlei redenen, door milieuoverwegingen.

De Brusselaar die onderhandelt over zijn loonpakket kan andere behoeften hebben; een van de grootste is zeker de huisvesting.

Wonen in Brussel heeft een aantal voordelen, maar ook een bijkomend kostenplaatje, met name op het vlak van huisvesting. De huurprijzen zijn hoger in Brussel dan in de ruime rand. Een gezin dat in Brussel wil kopen, krijgt ook te maken met hogere vastgoedprijzen.

Daarom wenst het cdH dat dit voordeel van alle aard ook kan worden gebruikt voor de huisvesting (bijdrage in de huurprijs of in het hypothecair krediet) en niet enkel in een mobiliteitspakket.

Uit een recente enquête is gebleken dat de bedrijfswagen vooral als een loonvoordeel gezien wordt, eerder dan als een mobiliteitsinstrument. Een MIVB-abonnement kost 500 euro per jaar en een fiets 300 euro bij aankoop...

Het mobiliteitspakket volstaat niet voor de Brusselaars (per maand, ongeveer 50 euro voor de MIVB + 10 tot 15 euro investering in de fiets, dat is 10% tot 15% van wat het loonvoordeel van een bedrijfswagen vertegenwoordigt).

Anderen willen cash geven zonder daar verder vragen bij te stellen. De financiering van de sociale zekerheid en de PB ontvangsten mogen echter niet op de helling worden gezet door de uitbreiding van een systeem waarbij een deel van het loon handje contantje vrijgesteld zou worden van bijdragen en PB.

Dit voorstel biedt zeer veel voordelen:

- het komt in de eerste plaats het leefmilieu en de luchtkwaliteit in en rond Brussel ten goede;
- het verlaagt de autodruk en beperkt de parkeerbehoeften in Brussel zowel tijdens de kantooruren als 's avonds en in het weekend;

end ;

- elle est également tout bénéfique pour les salariés qui bénéficient d'un pouvoir d'achat augmenté, perdent moins de temps dans le trafic aux heures de pointe et disposent de plus de temps libre ;
- sont bénéficiaires aussi les entreprises qui voient leur personnel dégagé du stress causé par les bouchons matinaux, car habitant à proximité du lieu de travail ;
- cette mesure permet de fixer à Bruxelles les ménages qui y travaillent, permettant de lutter ainsi contre l'exode des ménages bruxellois vers la périphérie ; il y a en effet quelque chose de paradoxal dans le système actuel qui finalement encourage les Bruxellois - qui travaillent et bénéficient de revenus moyens à moyens supérieurs - à s'installer hors Bruxelles. Cela influe sur les recettes IPP.

Enfin, la qualité de vie des Bruxellois dans leur ensemble, débarrassés des pollutions importées et de la congestion du trafic, en sera améliorée.

## II. Discussion générale

M. Hasan Koyuncu note que la Région de Bruxelles-Capitale est confrontée à de nombreux défis et le texte examiné a pour mérite de se pencher sur au moins trois d'entre eux.

La mobilité constitue assurément l'un des grands défis sociétaux actuels, combinée aux questions environnementales notamment en matière de pollution, de qualité de l'air ou encore de santé publique.

Par ailleurs, la Région de Bruxelles-Capitale fait face depuis de nombreuses années à une crise du logement avec des loyers excessifs et un manque de logements publics moyens et sociaux. Tout cela a mené à un important exode urbain.

Pour rappel, l'accord de Gouvernement précise que : « *La Région doit, sans tabou, développer une politique qui permet d'endiguer l'exode urbain des revenus moyens, entre autres, en permettant la production d'une offre variée de logements décents et abordables.* ».

Cette production tarde à venir. Le bilan à cette mi-législature est, il faut l'avouer, très timide en matière de logement. Il existe de nombreuses pistes de solutions, notamment travailler avec le parc locatif privé et l'outil AIS.

Ce qui est proposé aujourd'hui est une piste de solution supplémentaire pour répondre au défi de l'environnement, de la mobilité, du logement, mais surtout de l'exode urbain.

Encore récemment, la presse faisait état du nombre de résidents de la Région de Bruxelles-Capitale qui déménagent vers l'une des 19 communes de la périphérie et qui est passé

- het is eveneens voordelig voor de loontrekkenden die meer koopkracht krijgen, minder tijd in het verkeer verliezen tijdens de spits en over meer vrije tijd beschikken;
- het is eveneens voordelig voor de bedrijven waarvan het personeel minder stress ten gevolge van de ochtendfiles heeft, omdat ze dicht bij hun werk wonen;
- de maatregel maakt het mogelijk om de gezinnen die in Brussel werken, er te houden en aldus de strijd aan te binden tegen de stadsvlucht van de Brusselse gezinnen naar de rand; het paradoxale in de bestaande regeling bestaat erin dat de Brusselaars die werken en een gemiddeld tot een hoog inkomen hebben, aangemoedigd worden om buiten Brussel te gaan wonen. Dat heeft gevolgen voor de PB-ontvangsten.

Tot slot zal de levenskwaliteit van de Brusselaars in het algemeen verbeteren, omdat ze minder te maken krijgen met geïmporteerde verontreinigingen en verkeerscongestie.

## II. Algemene bespreking

De heer Hasan Koyuncu stelt vast dat het Brussels Gewest geconfronteerd wordt met tal van uitdagingen en de besproken tekst heeft als verdienste dat aandacht besteed wordt aan ten minste drie ervan.

De mobiliteit is zeker een van de grote maatschappelijke uitdagingen van vandaag, samen met de milieuproblemen van vervuiling, kwaliteit van de lucht en volksgezondheid.

Het Brussels Gewest kent al jaren een huisvestingscrisis als gevolg van overdreven huurprijzen en een tekort aan middelgrote en sociale openbare woningen. Dat alles leidt tot een sterke stadsvlucht.

Er zij aan herinnerd dat in het regeerakkoord staat dat : *“Het Gewest zonder enig taboe een beleid moet uittekenen waarmee het de stadsvlucht van de middelgrote inkomens een halt kan toeroepen, onder meer door de productie van een gevarieerd aanbod van gezonde en betaalbare woningen mogelijk te maken.”*.

Die productie laat op zich wachten. Men moet toegeven dat de balans op het gebied van huisvesting, halverwege de zittingsperiode, zeer bescheiden is. Er worden veel oplossingen aangereikt, onder meer werken met het private huurwoningenbestand en de SVK's.

Vandaag wordt een bijkomende oplossing voorgesteld om de uitdagingen op het vlak van milieu, mobiliteit, huisvesting, maar vooral op het vlak van stadsvlucht aan te nemen.

Onlangs nog maakte de pers er gewag van dat het aantal inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die naar een gemeente van de rand zijn verhuisd, gestegen is van

de 11.043 à 13.686 par an sur la période entre 2005 et 2015.

Par ailleurs, il ressort de la dernière enquête du secteur automobile que c'est évidemment la faute d'un manque de transports publics, mais il ne faut pas oublier ce qu'a été la politique en matière de salaire ces dernières années en Belgique.

La voiture de société c'est avant tout un salaire défiscalisé et c'est ça qui fait son succès, mais dans l'absolu le véhicule de société est générateur de bouchons puisque cela détourne les gens des transports en commun ou du covoiturage par exemple.

Par ailleurs, le groupe PS a pris ses responsabilités avec l'extension de la ligne du metro, un projet de 1,6 milliard d'euros qui permettra d'étendre la ligne M3 nord-sud, depuis la gare du Nord jusqu'à Bordet, avec sept nouvelles stations. Ceci, contrairement au Gouvernement fédéral qui défiance la SNCB de 3 milliards d'euros cette année.

Il est urgent de réduire le parc automobile des voitures de société, d'améliorer la qualité de l'air dans notre Région, mais surtout de permettre l'accès à un logement décent et abordable aux Bruxellois.

Par ailleurs, l'orateur souligne le fait que la voiture de société reste un privilège réservé à une partie de la population qui n'est pas majoritaire. Il s'agit très souvent des salariés titulaires d'un diplôme supérieur qui se situent dans les tranches fiscales favorisées.

Les travailleurs faisant partie d'autres secteurs notamment celui du secteur public (professeurs, infirmiers), et autres, ne bénéficient pas de tel avantage.

C'est pourquoi pour le groupe PS, il s'agit ici d'un premier pas qui aidera sans aucun doute une frange des travailleurs, mais il faut continuer à encourager les employeurs à développer de telles aides.

On peut songer à la possibilité d'obliger les employeurs de lier la voiture de société à l'obligation de fournir un abonnement de transport en commun. Cela favorisera, sans aucun doute, la multimodalité des transports dans le chef de certains travailleurs.

Enfin, le groupe PS encourage le gouvernement bruxellois à continuer d'œuvrer pour offrir plus de logements abordables à la population. Il n'est pas normal de devoir quitter sa ville natale, sa ville d'étude ou d'adoption pour des raisons financières liées au logement.

Nous devons accélérer la production et la rénovation des logements publics, mais aussi publier rapidement une grille des loyers. Cela nous permettra d'infléchir la tendance du marché locatif.

M. Abdallah Kanfaoui soulève que le texte ne tient aucunement compte des dernières évolutions en la matière au niveau fédéral quant à la réforme du système des voitures de

11.043 tot 13.686 per jaar in de periode 2005-2015.

Voorts blijkt uit de laatste enquête van de automobielsector dat een en ander natuurlijk te wijten is aan een tekort aan openbaar vervoer, maar ook aan het loonbeleid van de jongste jaren in België.

Een bedrijfswagen is in de eerste plaats een gedefiscaliseerd loon. Dat verklaart het succes ervan, maar absoluut gezien zorgen bedrijfswagens voor opstoppingen, aangezien de mensen dan bijvoorbeeld geen openbaar vervoer gebruiken of niet aan carpooling doen.

Voorts is de PS-fractie haar verantwoordelijkheid niet uit de weg gegaan en heeft ze de metrolijn doorgetrokken, een project van 1,6 miljard euro om de lijn M3 noord-zuid te verlengen vanaf het Noordstation tot aan Bordet, met zeven nieuwe stations. Dat staat in schril contrast met de federale regering, die dit jaar 3 miljard euro minder financiële middelen aan de NMBS geeft.

Het is de hoogste tijd om het aantal bedrijfswagens te verminderen, de luchtkwaliteit in ons Gewest te verbeteren, maar vooral om ervoor te zorgen dat de Brusselaars over een fatsoenlijke en betaalbare woning kunnen beschikken.

Voorts benadrukt de spreker dat bedrijfswagens een privilege van een minderheid van de bevolking blijven. Het gaat zeer vaak om loontrekkenden met een diploma hoger onderwijs, die in de hogere belastingsschijven zitten.

De werknemers in andere sectoren, waaronder de overheidssector (onderwijzend personeel, verpleegkundigen), hebben een dergelijk voordeel niet.

Daarom vindt de PS-fractie dat het voorstel een eerste stap is, die ongetwijfeld een deel van de werknemers zal helpen, maar men moet de werkgevers ertoe blijven aanmoedigen dergelijke steunmaatregelen in te voeren.

Men kan de mogelijkheid overwegen om werkgevers ertoe te verplichten een bedrijfswagen te koppelen aan de verplichting om een abonnement op het openbaar vervoer te verstrekken. Dat zal ongetwijfeld het multimodale gebruik van het openbaar vervoer door bepaalde werknemers bevorderen.

Tot slot moedigt de PS-fractie de Brusselse regering ertoe aan te blijven ijveren voor meer betaalbare woningen voor de bevolking. Het is niet normaal dat men zijn geboorte-, studie of adoptiestad moet verlaten omdat wonen er niet betaalbaar is.

We moeten de productie en renovatie van de openbare woningen opdrijven, maar ook snel een rooster van de huurprijzen publiceren. Dan zullen we de tendens op de huurmarkt kunnen ombuigen.

De heer Abdallah Kanfaoui werpt op dat de tekst helemaal geen rekening houdt met de jongste evoluties op federaal niveau met betrekking tot de hervorming van de regeling

société. Conscient de faire évoluer cet avantage, le Fédéral a décidé d'octroyer une véritable liberté aux employés qui peuvent dorénavant convertir leurs voitures de société en cash, taxé comme une voiture de société.

Cet argent pourra être utilisé par le salarié comme il l'entend alors que les auteurs de la résolution souhaitent voir cet avantage transformé en un autre, sans laisser le choix aux principaux concernés quant à son usage. Il s'agit là d'un retour en arrière désagréable.

Par ailleurs, la proposition de résolution crée une confusion majeure en mettant en avant l'existence de la voiture de société comme la cause majeure de l'exode urbain qui sévit en Région de Bruxelles-Capitale.

Ce texte semble même vouloir établir une corrélation directe entre les voitures de société et l'exode des classes moyennes à Bruxelles. Comme si la fuite des classes moyennes pouvait être réduite à ce facteur unique ! Ce raccourci est dérangeant et tend à cacher la véritable nature du problème.

Le groupe MR soutient le maintien de la classe moyenne à Bruxelles, mais pour ce faire, il demande au Gouvernement une action cohérente, globale et ambitieuse qui porte sur l'ensemble des facteurs de qualité sur notre territoire.

Le premier niveau d'action est régional. Il est difficile de concevoir l'emprise dans le cadre d'une résolution demandée à un autre niveau chargé de prendre des mesures pour régler une problématique qui existe en raison d'une gestion exercée au niveau régional. Il est demandé au Fédéral d'offrir la possibilité pour un employeur d'intervenir dans le loyer et/ou le remboursement des mensualités d'un crédit hypothécaire en guise de solution à l'exode urbain et à la pénurie de logements abordables en Région de Bruxelles-Capitale.

Il est encore plus inconcevable d'indiquer au Fédéral la manière dont il doit disposer de son budget lors de la réforme du système des voitures de société. Il semble que la Région dispose de suffisamment de leviers pour adopter des mesures appropriées.

Le groupe MR contribue d'ailleurs à cette réflexion comme en témoignent les diverses propositions du MR en la matière dont celle tendant à réformer la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et la taxe de mise en circulation ou encore le texte relatif à un accord de coopération portant sur une réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation pour les voitures immatriculées au nom des personnes morales.

Quant au dispositif du texte : il pose question. M. Kanfaoui en donne lecture. Ne faudrait-il pas d'abord réaliser une étude avant d'entamer une quelconque discussion sur un nouveau régime fiscal qui serait similaire à des voitures de société pour le volet logement ?

voor bedrijfswagens. De federale overheid is er zich van bewust dat dat voordeel moet evolueren en heeft beslist de werknemers volledig vrij te laten: voortaan kunnen ze hun bedrijfswagen inwisselen voor cash dat als een bedrijfswagen wordt belast.

De loontrekkende kan dat geld naar eigen goeddunken gebruiken, terwijl de indieners van het voorstel van resolutie wensen dat het voordeel wordt omgezet in een ander voordeel en de hoofdbetrokkenen niet mogen kiezen hoe ze dat wensen te gebruiken. Het is een onaangename stap achteruit.

Voorts zorgt het voorstel van resolutie voor grote verwarring door bedrijfswagens te bestempelen als de hoofdoorzaak van de stadsvlucht die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest treft.

De tekst lijkt zelfs een rechtstreeks verband te willen leggen tussen bedrijfswagens en de stadsvlucht van de middenklasse in Brussel. Alsof de exodus van de middenklasse tot die ene factor kan worden herleid! Dan gaat men veel te kort door de bocht en verbergt men de ware aard van het probleem.

De MR-fractie steunt het behoud van de middenklasse in Brussel, maar vraagt de regering daartoe om een coherent, allesomvattend en ambitieus beleid dat rekening houdt met alle kwaliteitsfactoren op ons grondgebied.

Het eerste actieniveau is gewestelijk. Het valt moeilijk te begrijpen dat een resolutie wordt gericht tot een ander gezagsniveau dat gevraagd wordt om maatregelen te treffen en aldus een probleem op te lossen dat bestaat wegens een beheer op gewestelijk niveau. De federale overheid wordt verzocht de werkgevers de mogelijkheid te bieden tegemoet te komen in de huur en/of terugbetaling van de maandelijkse aflossingen van een hypothecair krediet als oplossing voor de stadsvlucht en het tekort aan betaalbare woningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het valt nog moeilijker te begrijpen dat men de federale overheid erop wijst hoe ze haar begroting moet aanwenden bij de hervorming van de regeling voor bedrijfswagens. Het Gewest beschikt over voldoende hefboomen om gepaste maatregelen te treffen.

De MR-fractie draagt trouwens bij tot die reflectie, zoals blijkt uit de diverse voorstellen van de MR op dat gebied, waaronder het voorstel om de verkeersbelasting op wagens en de belasting op de inverkeerstelling te hervormen alsook de tekst over een samenwerkingsovereenkomst tot hervorming van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling voor wagens die op naam van rechtspersonen zijn ingeschreven.

Het verzoekend gedeelte van de tekst doet problemen rijzen. De heer Kanfaoui leest het voor. Zou er niet eerst een onderzoek moeten worden uitgevoerd alvorens een bespreking over een nieuwe belastingregeling voor woningen aan te vatten die zou lijken op die voor de bedrijfswagens?

M. Emmanuel De Bock remercie M. Cerexhe d'avoir expliqué avec pédagogie la philosophie de la proposition de résolution. Une prise de conscience existe pour changer les choses : nous avons tous participé au subventionnement de l'étalement urbain.

Le système des voitures de société est avant tout très attractif pour l'employeur, car il permet à ces derniers de payer moins de charges sur le salaire. Même le groupe MR partage l'analyse que quelque chose cloche dans ce système. Le député rappelle que l'avantage d'une voiture de société est estimé selon les experts au minimum à 1.000 euros.

Ces voitures sont utilisées ; on ne les remise pas au garage. Certains jeunes travailleurs reçoivent cela dans le package salarial. C'est notamment le cas pour les auditeurs qui démarrent avec de bas salaires et qui disposent de voitures de société. Ils n'ont pas le choix de gagner plus. Ce type de mesure a fatalement des impacts environnementaux et des impacts sur la mobilité. Les bénéficiaires utilisent leurs voitures de société à fond et préfèrent aller habiter plus loin dans un environnement plus champêtre. C'est un choix qui n'est pas rationnel puisqu'il est subventionné. En proposant une alternative, l'on donne le choix aux travailleurs et non pas à l'employeur.

M. De Bock est conscient du fait que la mesure proposée ne résoudra pas le problème du logement à Bruxelles. Il faut certainement créer du logement social et sans doute faudra-t-il créer deux fois plus de logements moyens pour qu'il y ait une transition entre l'un et l'autre. Si Bruxelles disposait de plus de logements moyens, il serait plus facile de capter les revenus d'une classe moyenne qui préfère quitter la Région.

L'addition de plusieurs mesures différentes permettra de diminuer l'exode urbain. Ainsi sera devenue complètement irrationnelle la décision d'aller habiter à 50 km de son lieu de travail.

L'orateur rappelle encore que les Français sont bien plus mobiles que nous et préfèrent habiter près de leur lieu de travail. Ils déménagent pour étudier ailleurs. Ils déménagent pour postuler à un emploi. Selon l'intervenant, tout ce qui peut améliorer l'adéquation entre le lieu de travail et le domicile doit être encouragé.

M. Jef Van Damme pense que la question des voitures de société présente de nombreuses facettes : environnement, mobilité, économie, etc. Les solutions sont également nombreuses. Le sp.a soutient cette proposition d'une sorte de prime bruxelloise. Habiter à proximité de son travail est une des meilleures solutions à ce problème. Il faut du courage politique pour cela.

Mme Zoé Genot est heureuse de voir que ce sujet est abordé. La Commission européenne et l'OCDE nous encouragent depuis des années à faire évoluer ce modèle de voiture de société qui semble être une spécificité belge. De

De heer Emmanuel De Bock dankt de heer Cerexhe, omdat hij de strekking van het voorstel van resolutie met zin voor pedagogie heeft uitgelegd. Men is er zich van bewust geworden dat een en ander moet veranderen: we hebben allemaal bijgedragen tot de subsidiëring van de stedelijke uitbreiding.

De regeling voor bedrijfswagens is in de eerste plaats aantrekkelijk voor de werkgever, want hij moet dan minder lasten op het loon betalen. Zelfs de MR fractie deelt de analyse dat er iets spaak loopt in het systeem en dat de werknemers hun gedrag maar moeilijk kunnen wijzigen. De volksvertegenwoordiger wijst erop dat het voordeel van een bedrijfswagen volgens de deskundigen op minstens 1.000 euro wordt geraamd.

Bedrijfswagens worden gebruikt. Ze blijven niet in de garage staan. Sommige jonge werknemers krijgen een bedrijfswagen in hun loonpakket. Dat is onder meer het geval voor consultants die een laag startloon hebben, maar een bedrijfswagen krijgen. Ze kunnen niet kiezen voor een hoger loon. Dat type maatregelen heeft onvermijdelijk een impact op het milieu en de mobiliteit. De begunstigden gebruiken hun bedrijfswagen en wonen liever verder van hun werk in een meer rurale omgeving. Die keuze is niet rationeel, want zij wordt gesubsidieerd. Door een alternatief aan te bieden geeft men de werknemers en niet de werkgevers de keuze.

De heer De Bock is er zich van bewust dat de voorgestelde maatregel het huisvestingsprobleem in Brussel niet zal oplossen. Er is zeker behoefte aan sociale woningen en wellicht zullen er twee keer meer woningen voor de middeninkomens moeten worden gebouwd om de transitie tussen beide types woningen te bewerkstelligen. Indien Brussel over meer woningen voor de middeninkomens zou beschikken, zou het makkelijker zijn om de inkomens van een middenklasse die het Gewest liever verlaat, aan te boren.

De opeenstapeling van meerdere maatregelen zal de stadsvlucht tegengaan. De beslissing om op 50 km afstand van het werk te gaan wonen zal dan volledig irrationeel zijn geworden.

De spreker wijst er nog op dat Fransen veel mobieler zijn dan Belgen en liever dicht bij hun werk wonen. Ze verhuizen om elders te studeren. Ze verhuizen om te solliciteren. Volgens de spreker moet alles wat de nabijheid van arbeids- en woonplaats kan verbeteren, worden aangemoedigd.

De heer Jef Van Damme vindt dat het thema bedrijfswagens vele facetten vertoont : het milieu, de mobiliteit, de economie, enz. Er bestaan ook veel oplossingen. Sp.a steunt dit voorstel van een soort Brusselpremie. Dicht bij de werkplaats wonen, is één van de beste oplossingen voor het probleem. Hiervoor is politieke moed nodig.

Het verheugt mevrouw Zoé Genot dat het onderwerp wordt besproken. De Europese Commissie en de OESO moedigen ons al jaren aan om het bedrijfswagenmodel, dat iets typisch Belgisch lijkt te zijn, te wijzigen. Veel



nombreux étrangers pensent en souriant que nous subventionnons les embouteillages.

Il faut penser le sujet de manière globale. Seulement 12 % des salariés bénéficient d'une voiture de société. Il s'agit majoritairement des hommes. Nous y consacrons une très grosse enveloppe : 4,8 milliards d'euros, à savoir 1,2% du PIB. Il serait intéressant que ces enveloppes soient réinvesties dans une réflexion globale. La meilleure mobilité est pourtant celle qui n'existe pas et qui permet aux gens d'habiter près de leur lieu de travail.

À titre d'exemple, Mme Genot pense que l'on pourrait investir dans les transports en commun ou dans des formules de soutien à la mobilité tels la STIB ou le vélo, les voitures partagées, Cambio, les chèques taxis, etc.

Proposer aux gens d'habiter plus près de leur lieu de travail est une excellente idée, mais il faut se méfier d'effets contraires. Le risque existe notamment que ces 12 % de salariés qui disposent déjà de revenus plus importants que la moyenne bruxelloise, ne reçoivent un chèque loyer et tirent les loyers de tous à la hausse.

Il existe un vrai défi lié à la voiture de société. Les Belges roulent 8 % de plus que les Allemands, 17 % de plus que les Néerlandais et 20 % de plus que les Français. En grande partie selon ces études, les voitures de société en sont responsables, notamment à cause du carburant qui est également remboursé. De plus, les études montrent que ces voitures sont utilisées à plus de 60 % pour des besoins privés. Les voitures choisies comme voitures de société sont souvent plus polluantes. Souvent, il n'est même pas permis à l'employé de choisir une voiture plus modeste que celle proposée par l'entreprise. Le système encourage donc l'achat de voitures plus polluantes.

Du reste, l'oratrice n'est pas sûre des moyens qu'il faut choisir pour sortir de ce système. Faut-il consacrer les 4,8 milliards d'euros ainsi libérés à des infrastructures de transports publics ? Faut-il encourager la mobilité alternative ? L'oratrice en appelle à une réflexion plus poussée pour que cette somme importante soit plus justement répartie, tout en supprimant les voitures de société, sauf bien entendu pour ceux qui en ont réellement besoin pour travailler.

Mme Liesbeth Dhaene trouve toute cette histoire assez ironique : il y a 21 ans, l'avantage fiscal de la voiture de société a été conçu sous le gouvernement Dehaene I par le CVP, le PSC, le PS et le SP. Et aujourd'hui ils déposent une résolution pour le supprimer. À l'époque la mesure s'inscrivait dans le blocage des salaires.

Tous les gouvernements successifs ont maintenu le système. Entretemps, les esprits ont certes évolué, mais on ne peut pas priver du jour au lendemain les travailleurs d'une partie de leur salaire. On peut réfléchir à la manière de résoudre le problème. Les voitures de société s'inscrivent dans un système de « bric-à-brac » fiscal. C'est dénué d'une vision globale de la fiscalité.

Le Gouvernement fédéral actuel souhaite mettre fin à ce

buitenlanders glimlachen bij het idee dat we de opstoppingen subsidiëren.

Het onderwerp moet op allesomvattende wijze worden besproken. Slechts 12% van de loontrekkenden beschikt over een bedrijfswagen, meestal mannen. We besteden daar zeer veel geld aan: 4,8 miljard euro, te weten 1,2% van het BBP. Het zou interessant zijn om dat geld te investeren in een allesomvattende reflectie. De beste mobiliteit is echter de mobiliteit die niet bestaat en waarbij de mensen dicht bij hun werk wonen.

Mevrouw Genot denkt er bijvoorbeeld aan dat men zou kunnen investeren in het openbaar vervoer of in formules om de mobiliteit te ondersteunen zoals de MIVB of de fiets, deelwagens, Cambio, taxicheques enz.

Mensen voorstellen om dichter bij hun werk te gaan wonen is een uitstekend idee, maar men moet beducht zijn voor averechtse gevolgen. Het risico bestaat dat die 12% loontrekkenden die al een hoger inkomen dan het Brusselse gemiddelde hebben, een huurcheque krijgen en de huurprijzen van iedereen de hoogte in jagen.

De bedrijfswagens zijn een echte uitdaging. Belgen rijden 8% meer dan Duitsers, 17% meer dan Nederlanders en 20% meer dan Fransen. Volgens die onderzoeken is dat grotendeels te wijten aan de bedrijfswagens, onder meer wegens de brandstof, die eveneens wordt terugbetaald. Bovendien tonen die onderzoeken aan dat bedrijfswagens voor meer dan 60% voor privédoeleinden worden gebruikt. De wagens die als bedrijfswagen worden gekozen, zijn vaak vervuilerder. Vaak mag de werknemer zelfs geen kleinere wagen kiezen dan het model dat het bedrijf voorstelt. De regeling moedigt dus de aankoop van vervuilerdere wagens aan.

Voor het overige is de spreker niet zeker van de middelen die moeten worden gekozen om uit de regeling te stappen. Moet de aldus vrijgemaakte 4,8 miljard worden geïnvesteerd in infrastructuur voor het openbaar vervoer? Moet de alternatieve mobiliteit worden aangemoedigd? De spreker roept op tot een grondigere bezinning, opdat het grote bedrag rechtvaardiger verdeeld wordt en de bedrijfswagens worden afgeschaft, behalve dan voor degenen die ze echt nodig hebben voor hun werk.

Mevrouw Liesbeth Dhaene vindt het hele gebeuren nogal ironisch: 21 jaar geleden werd onder de regering Dehaene I het fiscaal voordeel van de bedrijfswagen uitgedacht door de CVP, de PSC, de PS en de SP. Vandaag dienen zij een resolutie in ter afschaffing ervan. Dit kaderde destijds in de loonstop.

Alle opeenvolgende regeringen hebben dit systeem in stand gehouden. Intussen zijn de inzichten veranderd. Het is evenwel niet mogelijk om de mensen van de ene dag op de andere een deel van hun loon te ontnemen. Men kan er wel over nadenken hoe het probleem op te lossen. De bedrijfsvoertuigen kaderen in een systeem van fiscale "koterijen". Dit ontbeert een globale visie van de fiscaliteit.

De huidige federale overheid wil komaf maken met deze

bric-à-brac fiscal et c'est précisément ce que la proposition de résolution remet sur le tapis.

Le fédéral y travaille. Pour ne citer que quelques exemples : il y a la baisse de l'impôt sur les sociétés, l'impôt des personnes physiques et un budget mobilité. Manifestement, les partis responsables d'un système qu'ils ont créé et maintenu souhaitent tout à coup y mettre fin.

La N-VA est opposée à cette proposition. Elle constate que l'Open Vld bruxellois pense très à gauche et soutient d'autres choses qu'au Fédéral.

Bruxelles ferait bien de balayer devant sa porte. La fiscalité automobile à Bruxelles est une compétence régionale. Entretemps, le ministre Vanhengel a mangé sa promesse de verdir cette fiscalité. Avec le report de la zone de basses émissions, c'est une autre proposition qui disparaît. Mme Dhaene appelle à mener sa propre politique d'abord, avant d'interpeller d'autres niveaux dont on sait qu'ils envisagent une autre solution !

M. Benoît Cerexhe remercie ses collègues de leurs réactions. Il s'étonne de celle de M. Kanfaoui en contradiction avec celle de M. Dillies qui trouvant la proposition incomplète avait pourtant déclaré pouvoir la voter. Est-ce dû à une incompréhension ou une mauvaise lecture ? Il ne s'agit pas de supprimer l'avantage des voitures de société, mais de prévoir un même avantage pour les loyers ou les crédits hypothécaires,

Chacun sait bien qu'il y a 20 ans, cela a été mis en place. Oui, en effet son groupe l'a voté jadis et oui, la société a évolué entretemps ! Les comportements des citoyens ont changé. Comment reprocher à un homme politique d'évoluer avec son temps ? Le texte propose une alternative encadrée parce que les choses évoluent.

Il faudra monitorer pour voir l'influence que la mesure proposée peut avoir sur les loyers. Il n'est pas possible de faire cette estimation au préalable.

Que cela concerne 12% de salariés est de fait inexact. À Bruxelles, nous sommes encore plus concernés qu'ailleurs dans le pays, la Région de Bruxelles-Capitale étant le premier bassin d'emplois du pays.

S'il existe une panoplie de mesures pour améliorer la santé, la mobilité, etc., le lien entre le domicile et le lieu de travail semble essentiel.

M. Stefan Cornelis estime qu'on peut encore remonter plus loin dans le passé que l'époque où les voitures de société ont vu le jour. Ainsi, on peut également dénoncer l'aménagement du territoire en Flandre. Il est surpris que Mme Dhaene n'approuve pas le texte grâce auquel, en effet, les néerlandophones reviendraient à Bruxelles. Il rappelle que Bruxelles reste le plus grand pôle d'emploi. Qui sait ce que l'avenir nous réserve pour le pays et si la N-VA souhaite conserver l'assiette fiscale en Flandre ? C'est du reste la raison pour laquelle cette résolution a été déposée.

fiscale koterijen en dit is precies wat het voorstel van resolutie opnieuw in het leven roept.

De federale overheid is hiermee bezig. De verlaging van de vennootschapsbelasting, de personenbelasting en een mobiliteitsbudget zijn hier slechts enkele voorbeelden van. Partijen verantwoordelijk voor een systeem dat ze geschapen hebben en in stand hebben gehouden willen blijkbaar er plots mee breken.

N-VA is tegen dit voorstel. Zij stelt vast dat Open Vld in Brussel erg linksdenkend is en andere dingen beweert dan op federaal niveau.

Brussel kan maar best de hand in eigen boezem slaan. De verkeersfiscaliteit in Brussel is een eigen regionale bevoegdheid. Minister Vanhengel heeft zijn belofte om ze te vergroenen onderhand ingetrokken. Het uitstellen van de lage-emissiezone is een ander voorstel dat teloor gaat. Mevrouw Dhaene roept op om het eigen beleid eerst in handen te nemen alvorens andere niveaus aan te spreken waarvan men weet dat zij het anders willen oplossen!

De heer Benoît Cerexhe dankt zijn collega's voor hun reacties. De reactie van de heer Kanfaoui verbaast hem, want die is in tegenspraak met die van de heer Dillies, die het voorstel weliswaar onvolledig vindt, maar het toch wil goedkeuren. Heeft hij het voorstel niet of verkeerd begrepen? Het is niet de bedoeling om het voordeel van de bedrijfswagens af te schaffen, maar om eenzelfde voordeel toe te kennen voor de huur of het hypotheek krediet.

Iedereen weet dat de regeling 20 jaar geleden werd ingevoerd. Zijn fractie heeft die inderdaad goedgekeurd, maar de samenleving is intussen veranderd! Het gedrag van de burgers is veranderd. Hoe kan men een politicus verwijten dat hij met zijn tijd mee evolueert? De tekst stelt een begeleid alternatief voor, omdat de zaken evolueren.

Er zal monitoring nodig zijn om na te gaan welke invloed de voorgestelde maatregel op de huurprijzen kan hebben. Die raming kan niet op voorhand gebeuren.

Het is in feite niet juist dat het over 12% van de loontrekkenden gaat. In Brussel ligt dat percentage nog hoger dan elders in het land, want het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de grootste werkgelegenheidspool van het land.

Er bestaat een arsenaal maatregelen om de gezondheid, de mobiliteit enz. te verbeteren, maar de link tussen woon- en werkplaats lijkt van essentieel belang.

De heer Stefan Cornelis vindt dat men nog verder in het verleden kan terugkeren dan toen de regeling voor de bedrijfsvoertuigen er kwam. Zo kan men ook de ruimtelijke ordening in Vlaanderen aan de kaak stellen. Het verbaast hem dat mevrouw Dhaene de tekst niet mee onderschrijft. Deze zorgt er immers voor dat Nederlandstaligen naar Brussel zouden terugkomen. Hij herinnert eraan dat Brussel nog steeds de grootste tewerkstellingspool is. Wie weet wat de toekomst zal zijn van het land en of de NVA het fiscaal draagvlak in Vlaanderen wil behouden. Om deze reden werd

Mme Liesbet Dhaene pense qu'il en faudra davantage pour que les Flamands reviennent à Bruxelles. Cela déplaît, évidemment, que la N-VA ne soit pas responsable de la situation actuelle. Il faut incontestablement travailler au système des voitures de société, ce que fait le Fédéral. Les alternatives s'inscrivent dans une politique désuète qui a fait de la fiscalité bruxelloise un vrai fatras. Les alternatives proposées cèdent la place à de nouveaux bricolages et non à une politique fiscale transparente.

M. Armand De Decker demande ce que propose M. Cerexhe pour les travailleurs qui n'ont pas d'emprunts ni de loyers parce qu'ils ont hérité de la maison familiale.

M. Benoit Cerexhe répète qu'il s'agit d'une faculté. Ils continueront à bénéficier d'une voiture de société. Il n'est pas question de suppression dans le texte proposé.

Mme Zoé Genot lit le premier tiret. S'agit-il d'améliorer le pouvoir d'achat de l'ensemble des salariés ou seulement de ceux qui ont une voiture de société ? Ce serait injuste à ses yeux. L'enveloppe fiscale retrouvée devrait bénéficier aux petits salaires.

M. Emmanuel De Bock pense qu'il faut laisser le choix.

Le Président Charles Picqué pense qu'un long débat sur les causes de l'exode est possible, mais qu'il est primordial de mettre en place une politique qui rend certains quartiers plus agréables. La bataille est gagnée quand on a envie de la ville. Par ailleurs, le problème de loyer est réel comme l'indiquent les chiffres récents publiés par l'Observatoire des Loyers. Le Président rappelle qu'à Lille, la grille des loyers a été attaquée au motif que son champ d'application devait concerner un espace qui correspond réellement à une aire métropolitaine plus large.

### III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif et votes

#### *Considérants*

Les 15 considérants ne suscite aucun commentaire.

#### **Votes**

Le 1<sup>er</sup> considérant est adoptée par 10 voix contre 3.

Les 2<sup>ème</sup> au 15<sup>ème</sup> considérants sont adoptés par 11 voix contre 3.

#### *Dispositif*

deze resolutie trouwens ingediend.

Mevrouw Liesbet Dhaene vindt dat er meer voor nodig zal zijn om Vlamingen naar Brussel te leiden. Het steekt natuurlijk dat N-VA niet verantwoordelijk is voor de bestaande toestand. Er dient ongetwijfeld te worden gewerkt aan het systeem van de bedrijfsvoertuigen. Dit gebeurt op federaal vlak. De alternatieven kaderen in een verouderde politiek, die van de fiscaliteit in Brussel een duivenmelkerij heeft gemaakt. De voorgestelde alternatieven maken plaats voor nieuwe koterijen in plaats van een transparant fiscaal beleid.

De heer Armand De Decker vraagt wat de heer Cerexhe voorstelt voor de werknemers die geen leningen hebben noch huur betalen, omdat ze de gezinswoning hebben geërfd.

De heer Benoît Cerexhe herhaalt dat het over een mogelijkheid gaat. Ze zullen een bedrijfswagen blijven krijgen. In de voorgestelde tekst is er geen sprake van een afschaffing.

Mevrouw Zoé Genot leest de tekst na het eerste streepje voor. Is het de bedoeling om de koopkracht van alle loontrekkenden te verbeteren of enkel van degenen die een bedrijfswagen hebben? Dat zou volgens haar onrechtvaardig zijn. De vrijgekomen belastingmiddelen moeten de loontrekkenden met een laag inkomen ten goede komen.

De heer Emmanuel De Bock vindt dat men de werknemers de keuze moet laten.

Volgens Voorzitter Charles Picqué behoort een lang debat over de oorzaken van de stadsvlucht tot de mogelijkheden, maar het komt erop aan een beleid op te zetten dat bepaalde wijken aangenamer maakt. De strijd is gewonnen wanneer men zin heeft om in de stad te wonen. Voorts is het probleem met de huurprijzen reëel, zoals blijkt uit de recente cijfers van het Observatorium van de Huurprijzen. De Voorzitter wijst erop dat het huurrooster in Rijsel werd aangevochten, omdat het toepassingsgebied moest overeenkomen met een ruimte die daadwerkelijk overeenkomt met een groter metropolitaan gebied.

### III. Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte en stemmingen

#### *Consideransen*

De 15 consideransen behoeven geen enkele commentaar.

#### **Stemmingen**

De 1<sup>ste</sup> considerans wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3.

De 2<sup>de</sup> tot 15<sup>de</sup> consideransen worden aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

#### *Verzoekend gedeelte*

Les 4 tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire.

#### **Votes**

Les premier, deuxième et troisième tirets du dispositif sont adoptés par 10 voix contre 3 et 1 abstention.

Le quatrième tiret du dispositif est adopté par 11 voix contre 3.

#### **IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution**

La proposition de résolution dans son ensemble est adoptée par 10 voix contre 3 et 1 abstention.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteur,*

Julien UYTTENDAELE

*Le Président,*

Charles PICQUÉ

De 4 streepjes van het verzoekend gedeelte behoeven geen enkele commentaar.

#### **Stemmingen**

Het eerste, tweede en derde streepje van het verzoekend gedeelte worden aangenomen met 10 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

Het vierde streepje van het verzoekend gedeelte wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 3.

#### **IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie**

Het voorstel van resolutie in zijn geheel wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteur,*

Julien UYTTENDAELE

*De Voorzitter,*

Charles PICQUÉ