

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2003

30 JUILLET 2003

Projet de loi-programme
(Articles 1^{er} à 25, 35 et 36, 38 et 39)

Procédure d'évocation

RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **SIQUET**

Composition de la commission :

1. Membres effectifs : M. Dedecker, président; Mme Bousakla, MM. Caluwé, Creyelman, Mmes Crombé-Berton, De Roeck, Gennez, MM. Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Schouppe, Thissen, Mmes Van dermeersch, Vienne, MM. Willems, Zenner et Siquet, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Brotcorne, Buysse, Cornil, De Clerck, Mmes Derbaki Sbaï, De Schamphelaere, M. Destexhe, Mme de T' Serclaes, MM. Devolder, Galand, Mme Geerts, MM. Hostekint, Istasse, Mme Lizin, MM. Noreilde, Paque, Vandenberghe, Vandenhove, Van Duppen, Vanhecke, Vankrunkelsven, Verreycken, Wille et Wilmots.

Voir:

Documents du Sénat:

3-137 - SE 2003:

- N° 1: Projet évoqué par le Sénat.
- N° 2: Amendements.
- N° 3: Rapport.

BELGISCHE SENAAAT

BUITENGEWONE ZITTING 2003

30 JULI 2003

Ontwerp van programmawet
(Artikelen 1 tot 25, 35 en 36, 38 en 39)

Evocatieprocedure

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR
DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **SIQUET**

Samenstelling van de commissie :

1. Vaste leden : de heer Dedecker, voorzitter; mevrouw Bousakla, de heren Caluwé, Creyelman, de dames Crombé-Berton, De Roeck, Gennez, de heren Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Schouppe, Thissen, de dames Van dermeersch, Vienne, de heren Willems, Zenner en Siquet, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Brotcorne, Buysse, Cornil, De Clerck, de dames Derbaki Sbaï, De Schamphelaere, de heer Destexhe, mevrouw de T' Serclaes, de heren Devolder, Galand, mevrouw Geerts, de heren Hostekint, Istasse, mevrouw Lizin, de heren Noreilde, Paque, Vandenberghe, Vandenhove, Van Duppen, Vanhecke, Vankrunkelsven, Verreycken, Wille en Wilmots.

Zie:

Stukken van de Senaat:

3-137 - BZ 2003:

- Nr. 1: Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.
- Nr. 2: Amendementen.
- Nr. 3: Verslag.

SOMMAIRE

	Pages
I. Introduction	3
II. Articles 1 ^{er} à 25	3
III. Articles 35 et 36	15
IV. Articles 38 et 39	20
V. Discussion des amendements et votes	22
VI. Votes	31

INHOUD

	Blz.
I. Inleiding	3
II. Artikelen 1 tot 25	3
III. Artikelen 35 en 36	15
IV. Artikelen 38 en 39	20
V. Bespreking van de amendementen en stemmingen	22
VI. Stemmingen	31

I. INTRODUCTION

Le présent projet de loi a été adopté par la Chambre des représentants et transmis au Sénat le 29 juillet 2003. Le Sénat a évoqué le projet le 30 juillet 2003.

Les articles 1^{er} à 25, 35, 36, 38 et 39 ont été envoyés à la commission des Finances et des Affaires économiques.

En application de l'article 27.1 du règlement du Sénat, la commission a entrepris l'examen du texte avant le vote final à la Chambre.

La commission a finalement consacré deux réunions à la discussion de ces articles, à savoir les 28 et 30 juillet 2003.

II. ARTICLES 1^{er} À 25

A. Exposé introductif du ministre des Finances

Le chapitre I^{er} règle le report de l'entrée en vigueur des dispositions relatives aux écoréductions au 1^{er} janvier 2004. Ce report s'avère indispensable dans la mesure où l'entrée en vigueur des dispositions à la date prévue, à savoir le 1^{er} juillet 2003, n'est pas tenable. Cette situation est due à certains aspects techniques, tels que la difficulté de définir certains éléments de la loi dans un arrêté royal et, surtout, le fait que les organismes de contrôle prévus par la loi ne sont pas encore en mesure d'accorder les exonérations prévues.

Le ministre renvoie aussi à la procédure juridique, entamée par trois associations de protection de l'environnement, pour exiger l'entrée en vigueur des écoréductions. Le Conseil d'État a toutefois donné raison au gouvernement.

Afin d'éviter tous les risques de distorsion de concurrence, il a été opté pour la mise en œuvre d'un système qui soit complet, en y incluant également les récipients d'emballage contenant un certain pourcentage de matières recyclées.

Les chapitres II à IV règlent la confirmation de plusieurs arrêtés royaux relatifs à la TVA, aux accises et au précompte professionnel. Par ces confirmations, le gouvernement tente d'apporter davantage de clarté en matière de fiscalité.

Le chapitre V règle la cotisation sur l'énergie, visant à aligner les cotisations belges sur les minima prévus par l'Union européenne sur l'énergie. Cette mesure tient compte du caractère plus ou moins polluant du vecteur énergétique utilisé. De plus, le gouvernement introduira, dès la rentrée parlementaire, des mesures

I. INLEIDING

Dit wetsontwerp werd op 29 juli 2003 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers en overgezonden aan de Senaat. De Senaat heeft het ontwerp op 30 juli 2003 geëvoceerd.

De artikelen 1 tot 25, 35, 36, 38 en 39 werden verwezen naar de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden.

Met toepassing van artikel 27.1 van het reglement van de Senaat heeft de commissie de behandeling van de tekst reeds aangevat voor de eindstemming in de Kamer.

De commissie heeft uiteindelijk twee vergaderingen gewijd aan de bespreking van deze artikelen, te weten op 28 en 30 juli 2003.

II. ARTIKELEN 1 TOT 25

A. Inleidende uiteenzetting van de minister van Financiën

Hoofdstuk I regelt het uitstel van de inwerkingtreding van de bepalingen inzake de ecoboni tot 1 januari 2004. Dit uitstel is noodzakelijk omdat de voorziene datum van inwerkingtreding, te weten 1 juli 2003, onmogelijk kan worden gerealiseerd. Bepaalde technische aspecten, zoals de moeilijkheid om sommige elementen uit de wet in een koninklijk besluit te definiëren en vooral het feit dat de door de wet voorziene controle-instellingen nog niet in staat zijn om de voorziene vrijstellingen toe te kennen, liggen hieraan ten grondslag.

De minister verwijst ook naar de juridische procedure, ingesteld door drie milieuverenigingen, die de invoering van de ecoboni eiste. De Raad van State heeft de regering echter in het gelijk gesteld.

Om concurrentievervalsing te voorkomen werd gekozen voor een allesomvattend systeem, waarbinnen ook verpakkingen horen die een bepaald percentage aan gerecycleerde materialen bevatten.

De hoofdstukken II tot en met IV bepalen de bekrachtigen van verschillende koninklijke besluiten betreffende de BTW, de accijnzen en de bedrijfsvoorheffing. De regering tracht met deze bekrachtigingsmaatregel meer klaarheid te scheppen op het vlak van de fiscaliteit.

Hoofdstuk V regelt de energiebijdrage om de Belgische bijdragen aan te passen aan de minima bepaald door de Europese Unie. Deze maatregel houdt rekening met de mate waarin de gebruikte energie vervuילend is. Bovendien zal de regering na het parlementair reces maatregelen invoeren om een onderscheid te

permettant une différenciation entre les types de gasoil domestique plus ou moins polluants, comme on l'a fait dans le cas des gasoils routiers.

Le système-cliquet pour carburants, prévu dans le chapitre VI, a pour but de compenser partiellement une diminution du prix des carburants par une augmentation des accises. Cette mesure est accompagnée de la suppression progressive de la taxe compensatoire des accises (chapitre VII). Ces mesures ont pour but d'augmenter les coûts variables et de réduire les coûts fixes du transport.

Le chapitre VIII prévoit une réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue d'économiser l'énergie, qui s'inscrit dans la réforme fiscale commencée en 2001.

Le chapitre IX complète l'article 123 de la loi-programme du 8 avril 2003.

Le chapitre X reporte l'entrée en vigueur de la loi du 21 février 2003, créant un Service des créances alimentaires au sein du SPF Finances.

Le chapitre XI concerne les opérations de rapatriement de fonds. La taxe sur les livraisons de titres au porteur sera augmentée afin de lutter contre les possibilités de fraudes que représentent ces titres. Des négociations avec le secteur des organismes de placement collectif seront entamées. L'entrée en vigueur des articles sera fixée par arrêté royal.

Le chapitre XII contient des articles visant à corriger quelques éléments concernant le contrôle du secteur financier.

B. Discussion

Chapitre I^{er}:

M. Thissen déclare que son groupe approuve le report, vu que l'entrée en vigueur d'un système inapplicable aurait créé une incertitude juridique pour tous les bénéficiaires de ces dispositions fiscales.

M. Caluwé constate que le report est manifestement dû au fait que les négociations gouvernementales se sont déroulées un peu moins aisément que prévu. S'agit-il en l'occurrence d'un report de la mesure ou des prémices d'un abandon? L'intervenant part du principe que les mesures n'entreront pas non plus en vigueur dans leur forme actuelle le 1^{er} janvier 2004, mais qu'on les modifiera en profondeur dans l'intervalle.

Mme De Roeck déclare qu'elle n'est pas satisfaite de ce deuxième report. Maintenant que les organismes de contrôle sont prêts à fonctionner, il apparaît que certaines entreprises ont tout de même compté sur un report supplémentaire et qu'elles l'ont obtenu.

maken tussen meer en minder vervuilende soorten huisbrandolie, zoals ook voor de professionele gasolie is gedaan.

Het cliquetsysteem voor motorbrandstoffen bepaald in hoofdstuk VI strekt ertoe de daling van de brandstofprijzen gedeeltelijk te compenseren met een verhoging van de accijnzen. Deze maatregel gaat gepaard met de geleidelijke afschaffing van de accijnscompenserende belasting (hoofdstuk VII). Deze maatregelen zijn bedoeld om de variabele kosten van het transport te doen stijgen en de vaste kosten te doen dalen.

Hoofdstuk VIII voert een belastingvermindering in voor energiebesparende uitgaven, die past in de in 2001 aangevatte belastinghervorming.

Hoofdstuk IX vult artikel 123 van de programmawet van 8 april 2003 aan.

In hoofdstuk X wordt de inwerkingtreding van de wet van 21 februari 2003 tot oprichting van een Dienst voor alimentatievordering bij de FOD Financiën uitgesteld.

Hoofdstuk XI betreft de repatriëring van kapitaal. De taks op de materiële aflevering van effecten aan toonder zal verhoogd worden om de fraudemogelijkheden die deze effecten bieden, te bestrijden. Er zal onderhandeld worden met de sector van de collectieve beleggingsinstellingen. De inwerkingtreding van de artikelen zal bij koninklijk besluit worden geregeld.

Hoofdstuk XII bevat artikelen om een aantal aspecten van het toezicht op de financiële sector te verbeteren.

B. Bespreking

Hoofdstuk I:

De heer Thissen verklaart dat zijn fractie het uitstel goedkeurt aangezien de inwerkingtreding van een onwerkbaar systeem voor alle begunstigden van deze fiscale bepalingen rechtsonzekerheid zou inhouden.

De heer Caluwé stelt vast dat het uitstel blijkbaar het gevolg is van de regeringsonderhandelingen die iets minder vlot zijn verlopen dan de betrokkenen hadden verwacht. Betekent dit nu een uitstel van de maatregel dan wel de voorafkondiging van een afstel? Spreker gaat ervan uit dat de betrokken maatregelen in hun huidige vorm evenmin op 1 januari 2004 ingang zullen vinden, maar ondertussen grondig gewijzigd zullen worden.

Mevrouw De Roeck verklaart niet gelukkig te zijn met dit tweede uitstel. Nu er controle-organen klaar zijn, blijken bepaalde bedrijven toch gerekend te hebben op een bijkomend uitstel en dit ook verkregen te hebben. Spreekster wijst erop dat de ecoboni voor

L'intervenante attire l'attention sur le fait que les écoréductions représentent pour une famille de quatre personnes une réduction d'impôts de 20% sur les récipients de boissons. C'est au ministre qu'il appartient, par le biais de circulaires, de lever les éventuelles imprécisions des textes.

À la question de M. Caluwé, qui a demandé si des écoréductions ont déjà été accordées, le ministre répond par la négative, car la loi n'est pas encore entrée en vigueur.

Chapitres II-III-IV :

M. Thissen demande si le précompte professionnel pour un travailleur n'ayant qu'un revenu correspondra exactement à l'impôt dû à la fin de l'année, même après la réforme fiscale prévu par le gouvernement.

Le ministre répond que la justice fiscale est respectée, notamment par la répercussion totale du quotient conjugal et par l'indexation des barèmes fiscaux. Le précompte professionnel est calculé le plus près possible sur le solde des impôts. Néanmoins, il faut tenir compte de la situation des travailleurs ayant d'autres sources de revenus d'une part, et de l'élément des centimes additionnels des communes de l'autre part. Le taux des centimes additionnels est plafonné à 6,7% dans le calcul du précompte professionnel.

Mme De Rouck attire l'attention sur une série de mesures positives prévues à l'article 3, telles que la réduction de la TVA pour les services à forte intensité de main-d'œuvre et les mesures positives concernant les carburants pauvres en soufre.

Chapitre V :

M. Siquet fait remarquer que dans certaines régions, les citoyens n'ont pas accès au gaz naturel. Ils pourraient éventuellement installer des citernes de gaz. Est-ce que le ministre prévoit dans ces cas une réduction de TVA ou des subventions aux régions concernées?

M. Caluwé constate que le gouvernement laisse en l'occurrence aux contribuables le choix entre avoir froid et payer des impôts, car tout le monde ne peut pas choisir entre le gaz naturel et le mazout de chauffage. En outre, les fournisseurs de mazout de chauffage ont déclaré que le bilan écologique global est identique pour le gaz naturel et le mazout de chauffage. Le ministre peut-il démontrer le contraire? Peut-il également démontrer que l'électricité produite par l'énergie nucléaire est plus polluante que celle produite par le gaz naturel?

M. Ramoudt rappelle que des révisions de la TVA sont prévues pour la fin de l'année. Or, il lui semble que l'électricité peut être considérée comme un besoin primaire car nous en sommes devenus très dépendants. Ce qui répond à des besoins primaires bénéficie

un ménage de 4 personnes une annuelle réduction de 20% sur la taxe sur la valeur ajoutée des boissons. C'est la tâche du ministre de lever les éventuelles imprécisions des textes.

Op de vraag van de heer Caluwé of er ondertussen reeds ecoboni zijn toegekend, antwoordt de minister ontkennend, vermits de wet nog niet in voege is getreden.

Hoofdstukken II-III-IV :

De heer Thissen vraagt of de bedrijfsvoorheffing voor een werknemer met een inkomen precies gelijk zal zijn aan de belasting verschuldigd aan het eind van het jaar, ook na de belastinghervorming van de regering.

De minister antwoordt dat de fiscale gerechtigheid in acht wordt genomen, met name door de volledige verrekening van het huwelijksquotiënt en door de indexering van de belastingschalen. De berekening van de bedrijfsvoorheffing wordt zo dicht mogelijk gehouden bij het belastingsaldo. Er moet echter ook rekening gehouden worden met de situatie van werknemers met andere inkomsten en met de gemeentelijke opcentiemen, die trouwens vastgelegd zijn op 6,7% bij de berekening van de bedrijfsvoorheffing.

Mevrouw De Roeck wijst op een aantal positieve sociale maatregelen voorzien in artikel 3, zoals de verlaging van de BTW voor arbeidsintensieve diensten, en de positieve maatregelen in artikel 4 betreffende de zwavelarme motorbrandstoffen.

Hoofdstuk V :

De heer Siquet wijst erop dat burgers in sommige gebieden geen toegang hebben tot aardgas. Zij kunnen eventueel een gastank laten plaatsen. Plant de minister in die gevallen een BTW-verlaging of subsidies voor de betrokken gebieden?

De heer Caluwé stelt vast dat de regering hier de belastingplichtige de keuze geeft tussen kou lijden of belasting betalen want niet iedereen kan kiezen tussen aardgas en stookolie. Daarenboven hebben de stookolieleveranciers verklaard dat de globale ecobalans tussen aardgas en stookolie inzake broeikasgassen gelijk is. Kan de minister het tegendeel aantonen? Kan de minister ook aantonen dat elektriciteit opgewekt door kernenergie vervuilerend is dan elektriciteit opgewekt uit aardgas?

De heer Ramoudt wijst erop dat de BTW op het einde van het jaar zal worden herzien. Volgens hem is elektriciteit een product dat een primaire levensbehoefte dekt aangezien wij er intussen erg afhankelijk van zijn. Voor producten van die aard geldt in ons

en général d'un taux de taxation de 6% dans notre pays. Le ministre juge-t-il possible de réduire le taux de TVA sur l'électricité, ce qui compenserait en grande partie l'augmentation des tarifs? D'une part, cela serait logique si l'on compare par exemple avec l'eau de distribution à laquelle s'applique un taux de 6%, et d'autre part, ce serait normal vis-à-vis de la population de réduire le coût de sa facture d'électricité pour aboutir finalement à une opération nulle pour le citoyen.

M. Thissen souhaite comprendre les motivations politiques générales qui sont à la base des augmentations de taxes proposées. Le gouvernement a déclaré que l'augmentation des taxes sur le diesel serait compensée par la réduction d'autres taxes, telles que la taxe à l'immatriculation ou la taxe compensatoire sur les accises. Comment pourra-t-il y avoir compensation alors que l'augmentation des taxes sur le diesel se fera sentir immédiatement, tandis que les diminutions des autres taxes ne produiront d'effet qu'au moment où les citoyens effectueront de nouveaux investissements?

Si l'idée de privilégier la taxation variable par rapport à la taxation forfaitaire est louable, il est néanmoins permis de se demander si la mesure proposée ici ne vise pas uniquement à aider à rééquilibrer le budget. En effet, les objectifs de Kyoto que le gouvernement prétend poursuivre requièrent une politique globale, cohérente et réfléchie, dont les effets doivent s'apprécier à court, moyen et long terme. Or, selon des spécialistes, les mesures projetées sont soit inadaptées, soit insuffisantes, et, dépourvues de toute information à destination de la population, elles ne permettront pas une prise de conscience des enjeux de Kyoto.

Enfin, pour certaines catégories de personnes, les mesures envisagées auront un impact discriminatoire et antisocial. En zones rurales, l'accès au gaz naturel est difficile, voire impossible vu l'absence de canalisations. Les habitants de ces zones ont en outre souvent de longues distances à parcourir pour se rendre à leur travail. Si l'on veut donc garantir l'égalité des citoyens devant l'impôt, une réflexion globale s'impose.

Mme De Roeck se réjouit des mesures proposées au regard de l'objectif de protection de l'environnement, mais elle estime aussi que certaines catégories de personnes vont être lésées en raison de la difficulté d'avoir accès au gaz naturel là où elles habitent. Ne pourrait-on dès lors envisager une sorte de compensation pour les personnes contraintes de continuer à recourir à des énergies polluantes?

Quant à l'électricité, la sénatrice fait remarquer que les associations s'occupant de la pauvreté réclament

land meestal een BTW-tarief van 6%. Acht de minister het mogelijk de BTW op elektriciteit te verlagen en zo de prijsstijging grotendeels te compenseren? Dat zou erg logisch zijn, aangezien bijvoorbeeld voor leidingwater een tarief van 6% geldt. Bovendien zou het normaal zijn dat deze operatie voor de bevolking een nuloperatie wordt doordat de elektriciteitsfactuur na de stijging opnieuw daalt.

De heer Thissen vraagt welke algemene politieke beginselen ten grondslag liggen aan de voorgestelde belastingverhogingen. De regering heeft verklaard dat de verhoging van de belasting op diesel gecompenseerd zou worden door een verlaging van andere belastingen, zoals de inschrijvingsbelasting of de belasting ter compensatie van de accijnzen. Hoe kan er sprake zijn van compensatie als de belastingverhoging op diesel onmiddellijk voelbaar is en de belastingverlagingen pas merkbaar zullen zijn op het ogenblik dat de burger nieuwe investeringen moet doen?

Ook al is het een goed idee om een variabele belasting te verkiezen boven een forfaitaire belasting, toch moet de vraag gesteld worden of de voorgestelde maatregel niet uitsluitend bedoeld is om de begroting in evenwicht te krijgen. De doelstellingen van Kyoto, die de regering beweert te willen bereiken, vragen immers om een algemene, samenhangende en doordachte aanpak, waarvan de gevolgen op korte, middellange en lange termijn bestudeerd moeten worden. Volgens specialisten zijn de voorgestelde maatregelen echter onaangepast of onvoldoende en gaan zij de bevolking geenszins bewust maken van wat Kyoto wil bereiken omdat er onvoldoende informatie verstrekt wordt aan de burger.

Ten slotte zullen de geplande maatregelen ook discriminerende en asociale gevolgen hebben voor bepaalde groepen mensen. In landelijke gebieden is er weinig of geen toegang tot het aardgasnetwerk omdat er geen leidingen liggen. Inwoners van die gebieden moeten bovendien vaak lange afstanden afleggen naar het werk. Als men alle burgers gelijk wil behandelen met een belasting, moet over het geheel worden nagedacht.

Mevrouw De Roeck is tevreden met de voorgestelde maatregelen omdat zij milieubeschermend werken, maar zij meent eveneens dat sommige groepen mensen benadeeld zullen worden omdat zij in hun woongebied moeilijk aardgas kunnen krijgen. Kan er voor mensen die noodgedwongen voor meer vervuilende oplossingen moeten kiezen, geen compensatie worden ingebouwd?

Inzake elektriciteit wijst spreekster erop dat verenigingen voor armoedebestrijding al lang een BTW-

depuis longtemps l'application d'un taux de TVA de 6% et que l'on pourrait considérer en effet que la fourniture d'électricité constitue un besoin primaire.

À la question de l'accessibilité à certains produits et des compensations qu'on pourrait envisager, le ministre répond que le gouvernement tente de mener une politique équilibrée. Il aurait été logique au regard des objectifs de Kyoto d'augmenter drastiquement la cotisation d'énergie sur le charbon, mais le gouvernement n'a pas voulu pénaliser les 100 000 ménages encore concernés par la consommation de charbon, qui font précisément partie des bas revenus. Des primes ou aides de différents types seront prévues en collaboration avec les régions pour encourager cette catégorie de personnes à installer d'autres équipements moins polluants.

La démarche est différente pour le gaz naturel et le mazout. La consommation de gaz naturel bénéficiera d'une réduction de taxes, associée à des incitants à s'équiper de ce type de chauffage. Des incitants sont déjà prévus pour des équipements économiseurs d'énergie, ce qui permet de réduire la facture quel que soit le combustible utilisé. En outre, des débats sont en cours avec les régions pour qu'elles interviennent aussi dans la matière.

La question de savoir si on peut aller plus loin pour certains types de produits s'inscrit dans le débat plus vaste de la TVA. Il existe actuellement une proposition de directive européenne concernant les taux de TVA. Si les pays membres parviennent à un accord, il sera possible de réduire les taux de TVA pour certains services, mais les mesures ont un coût. Le ministre n'est pas opposé à une formule de réduction des coûts en matière d'énergie via la TVA sur certains produits jugés plus favorables et de grande consommation, mais il faudra maintenir des équilibres en pénalisant éventuellement d'autres produits. Il est évident aussi qu'on doit aller vers une diversification des sources d'énergie.

Les cotisations sur l'énergie visent uniquement à se conformer aux minima qui font l'objet d'une directive européenne sur la tarification en matière énergétique. Les systèmes prévus aux articles suivants ont un impact différent: on a essayé de trouver un équilibre entre, d'une part, l'utilisation des véhicules, et, d'autre part, les prix fixes.

Les deux axes de la politique économique et sociale du gouvernement sont: réduction de l'impôt sur le travail et augmentation des dépenses dans la matière des soins de santé. Dans ces situations, il y a peu ou pas de choix. Lorsqu'on travaille, l'impôt sur le travail est dû. Pour favoriser l'accès à l'emploi et d'augmenter le revenu disponible, le gouvernement opte donc pour la réduction de l'impôt sur le travail. En matière de soins de santé, lorsque le risque survient, son coût doit être supporté. Le gouvernement augmente dès lors sensiblement les dépenses en

tarief van 6% vragen en dat elektriciteit eigenlijk een primaire behoefte is.

Met betrekking tot de toegankelijkheid van bepaalde producten en eventuele compensaties, antwoordt de minister dat de regering een evenwichtig beleid tracht te voeren. In het licht van de doelstellingen van Kyoto was het logisch geweest de energiebijdrage op kolen drastisch te verhogen, maar de regering wenste de 100 000 huishoudens die nog met kolen moeten werken, niet te bestraffen, precies omdat het om gezinnen met lage inkomens gaat. In samenwerking met de gewesten worden premies of andere hulp uitgedacht om deze groep mensen ertoe aan te sporen minder vervuilende installaties te plaatsen.

Voor aardgas en stookolie liggen de zaken anders. Voor aardgas gaat de belasting omlaag, in combinatie met stimuli om voor de verwarming op aardgas over te schakelen. Voor installaties met een laag energieverbruik worden reeds premies toegekend, zodat de factuur steeds minder wordt, ongeacht de gebruikte brandstof. Daarnaast zijn er ook gesprekken aan de gang met de gewesten om hen tot handelen aan te zetten.

De vraag of voor bepaalde soorten producten nog verder kan worden gegaan, hoort thuis in het grotere BTW-debat. Er is momenteel een Europese richtlijn inzake BTW-tarieven. Als de lidstaten een akkoord bereiken, kan de BTW voor sommige diensten dalen, maar die maatregelen hebben een prijs. De minister is niet gekant tegen een verlaging van de energiekosten via de BTW op een aantal producten die gunstiger zijn en waarvan grote hoeveelheden worden verbruikt, maar het evenwicht zal bewaard moeten blijven door andere producten duurder te maken. Uiteraard zal ook een diversifiëring van de energiebronnen zich opdringen.

De energiebijdragen strekken er uitsluitend toe de minima in te voeren bepaald in een Europese richtlijn inzake energieprijzen. De systemen voorgesteld in de volgende artikelen hebben een ander gevolg: er werd getracht een evenwicht te bereiken tussen het gebruik van de voertuigen en de vaste kosten.

De twee hoofdlijnen van het economisch en sociaal beleid van de regering zijn de verlaging van de belasting op arbeid en de verhoging van de uitgaven in de gezondheidszorg. Er is in die gevallen weinig of geen keuze. Wie werkt, is belasting op arbeid verschuldigd. Om tewerkstelling te bevorderen en het beschikbaar inkomen te verhogen, kiest de regering voor een verlaging van de belasting op arbeid. De kosten van wie ziek wordt, moeten worden vergoed. De regering verhoogt dan ook de uitgaven inzake gezondheidszorg aanzienlijk. In domeinen waarin de consument wel

soins de santé. Par contre, dans les domaines où le consommateur a le choix, comme en matière de transports, le gouvernement pratique une politique de taxation adaptée au comportement du consommateur.

Enfin, quant au caractère «antisocial» de certaines mesures, le ministre rappelle que celles-ci sont à évaluer dans un contexte plus large. La réforme de l'impôt sur les personnes physiques a bénéficié prioritairement aux bas revenus. Le citoyen dispose ainsi d'un revenu plus important, ce qui lui laisse une plus grande marge de manœuvre pour choisir son mode de consommation d'énergie.

M. Thissen estime que cela revient en fait à venir prélever par des moyens détournés ce qui a été redistribué grâce à la réforme fiscale. Si le citoyen perçoit un salaire plus important, ces «rattrapages d'impôts» ne lui laissent pas de moyens plus importants pour vivre.

M. Caluwé est convaincu, comme l'intervenant précédent l'a déjà fait observer, que la mesure proposée est purement budgétaire et n'apportera quasiment rien au regard des objectifs de Kyoto. La mesure est en outre discriminatoire. Le gaz naturel bénéficie d'une taxation plus favorable que le mazout, mais l'électricité majoritairement produite par les centrales nucléaires est encore bien moins nuisible à l'effet de serre. La mesure est discriminatoire pour les citoyens qui n'ont pas d'alternative à l'utilisation du mazout, si ce n'est le charbon. 125 communes en Belgique ne sont pas équipées de système de distribution de gaz naturel. Il y actuellement 2 millions de familles raccordées au gaz naturel et 1 million de familles non raccordées mais qui le pourraient. D'autre part, 1,7 million de ménages utilisent du mazout. Si l'on retire de ce chiffre le million de familles qui pourraient se tourner vers le gaz naturel, il reste au moins 700 000 familles qui utilisent le mazout et qui paieront donc une taxe plus élevée sans avoir d'alternative. C'est une discrimination importante et antisociale.

Chapitres VI et VII:

M. Thissen fait remarquer que s'il peut comprendre que le gouvernement choisisse le système cliquet qui est moins «douloureux» qu'un refus net de la diminution du prix du gasoil, il n'en est pas moins surpris que l'on ne prévoie pas de limites. Il est inadmissible que l'on instaure un système dans lequel l'État pourra, à chaque diminution du prix du gasoil, récupérer la moitié de cette réduction pour en faire un impôt. Est-ce bien ce que le gouvernement envisage?

Le ministre précise qu'un maximum annuel a été prévu: il s'agit de 14 euros par 1 000 litres pour l'année 2003, qui ne comptera que pour 6 mois, et 28 euros par 1 000 litres à partir de 2004. Concrètement, lorsque le prix diminue à la pompe, 50% de cette réduction va au consommateur et 50% va à

een keuze heeft, zoals inzake vervoer, voert de regering een belastingbeleid dat rekening houdt met het gedrag van de consument.

Wat ten slotte het «asociale» karakter van sommige maatregelen betreft, wijst de minister erop dat dit in een ruimere context moet worden bekeken. De hervorming van de personenbelasting is in de eerste plaats ten goede gekomen aan de lage inkomens. De burger beschikt zo over een groter inkomen en dus over meer keuzevrijheid inzake zijn energieverbruik.

Volgens de heer Thissen komt het erop neer dat via een omweg wordt teruggehaald wat bij de belastinghervorming werd uitgedeeld. Ook al krijgt de burger een hoger loon, deze «inhaalbelastingen» zorgen ervoor dat hij niet meer overhoudt om van te leven.

De heer Caluwé is ervan overtuigd dat, zoals vorige spreker reeds opmerkte, de voorgestelde maatregel een pure begrotingsmaatregel is en hoegenaamd niets bijdraagt aan de doelstellingen van Kyoto. Bovendien is de maatregel discriminerend. Aardgas is veel minder belast dan stookolie, maar elektriciteit die in kerncentrales wordt opgewekt draagt nog veel minder bij tot het broeikaseffect. De maatregel is discriminerend voor burgers die geen alternatief hebben voor stookolie, behalve dan misschien kolen. In België beschikken 125 gemeenten niet over een aardgasnetwerk. Twee miljoen huishoudens zijn momenteel al aangesloten op het aardgasnetwerk, nog een miljoen andere kunnen worden aangesloten. Er zijn echter 1,7 miljoen gezinnen die stookolie gebruiken. Als het miljoen dat aardgas zou kunnen gebruiken, daarvan wordt afgetrokken, blijven er nog altijd minstens 700 000 gezinnen over die stookolie gebruiken en meer belasting zullen moeten betalen terwijl zij geen andere mogelijkheid hebben. Dat is regelrechte discriminatie en erg asociaal.

Hoofdstukken VI en VII:

De heer Thissen merkt op dat hij wel kan begrijpen dat de regering kiest voor een cliquetsysteem dat minder pijnlijk is dan een regelrechte weigering om de brandstofprijzen te laten dalen. Hij is echter uiterst verbaasd dat er geen grenzen worden ingesteld. Het is ontoelaatbaar dat er een systeem zou komen waarin de Staat bij iedere prijsdaling de helft van die daling voor zichzelf kan houden als belasting. Is dat wat de regering van plan is?

De minister verduidelijkt dat er wel degelijk een jaarlijks maximum wordt ingebouwd: 14 euro per 1000 liter voor het jaar 2003, dat nog slechts voor zes maanden meetelt, en 28 euro per 1000 liter voor het jaar 2004. Concreet betekent dit dat van een prijsdaling aan de pomp, de helft naar de consument gaat en

l'État si le plafond ci-avant détaillé n'est pas dépassé. Ceci ne vaut que pour l'essence puisque le gouvernement envisage de mettre en place un système de gasoil professionnel pour le transport de biens et de personnes à partir du début de 2004.

M. Ramoudt pose la question suivante: existe-t-il des tableaux de simulation permettant d'examiner les répercussions que pourraient avoir une utilisation réduite de la voiture sur les recettes de l'État au cas où les mesures prévues par la loi-programme dissuaderaient effectivement le citoyen à utiliser sa voiture? Il y a quelque 4 700 000 voitures en Belgique qui représentent quelque 6 500 000 euros de TVA sur une base annuelle, abstraction faite des accises. Ne ferait-on pas mieux, pour être sûr, de réaliser des études concernant l'impact de l'effet dissuasif pour ce qui est de l'utilisation de la voiture avant de continuer à mettre à exécution de telles mesures?

Le ministre confirme qu'il n'existe aucune étude sur la corrélation entre les recettes de l'État et l'usage réduit de la voiture. Il faut examiner cette question avec les régions. Cela vaut d'ailleurs non seulement pour ce qui est du diesel et de l'essence mais aussi en ce qui concerne, par exemple, les autoroutes. Actuellement, l'on se base en effet sur un système d'eurovignette avec montant forfaitaire sans faire aucune différenciation entre les usagers. Or, il faudrait opérer une différenciation sur la base, par exemple, du nombre de kilomètres. On pourra peut-être le faire dans quelques mois. L'évolution doit s'opérer non seulement au niveau de l'utilisateur individuel, mais aussi au niveau des entreprises qui doivent envisager d'utiliser d'autres moyens de transport de marchandises.

M. Caluwé note qu'au sein du groupe de travail «Mobilité» du Sénat, l'on a déjà amplement débattu sur la question de la «variabilisation» des frais. L'un des éléments essentiels qui est apparu, c'est que la variabilisation n'est possible que s'il existe une alternative. Cela vaut également en ce qui concerne le transport de marchandises. Le projet de loi à l'examen ne prévoit aucune alternative, si bien que l'on propose non pas une variabilisation des frais de transport, mais une simple augmentation des taxes. L'objectif de la mobilité ne joue donc manifestement pas, sinon le gouvernement investirait de manière beaucoup plus intensive dans les infrastructures ferroviaires. L'on constate au contraire que, dans le cadre du plan Vinck, les investissements prévus pour le transport des marchandises sont supprimés et que le gouvernement prévoit de réaliser des économies dans ce secteur.

M. Thissen entend faire une suggestion en ce qui concerne la taxe compensatoire des chevaux vapeur. Cette taxation est en effet anachronique et dépassée. Si la Belgique veut s'inscrire dans les objectifs de Kyoto et réduire la pollution, il faut réaliser que la consommation de gasoil routier joue un rôle malheu-

de helft naar de Staat zolang het zonet aangehaalde plafond niet is bereikt. Dat geldt enkel voor benzine omdat de regering voor professionele diesel voor goederen- en personenvervoer vanaf begin 2004 een ander systeem wenst uit te werken.

De heer Ramoudt stelt zich volgende vraag: indien de maatregelen van de programmawet effectief zouden leiden tot een ontradingseffect bij de burger voor wat het gebruik van zijn wagen betreft, bestaan er simulatietabellen die de mogelijke repercussies van een verminderd verbruik op de inkomsten van de staat onderzoeken? Er zijn ongeveer 4 700 000 wagens in België die op jaarbasis ongeveer 6 500 000 euro aan BTW opleveren, abstractie gemaakt van de accijnzen. Zou het niet veiliger zijn om studies uit te voeren over de impact van het ontradingseffect bij het gebruik van de wagen alvorens verder soortgelijke maatregelen uit te voeren?

De minister bevestigt dat er geen studie bestaat over de correlatie tussen de ontvangsten van de Staat en een verminderd gebruik van de wagen. Er moet in die richting worden gewerkt met de gewesten. Dit geldt trouwens niet alleen voor diesel en benzine maar ook voor de autosnelwegen bijvoorbeeld. Momenteel werkt men immers met een eurovignet-systeem op basis van een forfaitair bedrag, zonder differentiatie tussen de gebruikers. Nochtans zou er een differentiatie moeten worden gemaakt tussen de gebruikers, bijvoorbeeld op basis van het aantal kilometers. Dit zal misschien mogelijk zijn binnen een aantal maanden. De evolutie moet niet alleen gebeuren bij de individuele gebruiker maar ook bij de bedrijven waar alternatieve transporten voor het vervoer van goederen moeten worden overwogen.

De heer Caluwé merkt op dat er binnen de werkgroep «Mobiliteit» van de Senaat reeds veel gedebatteerd werd over de variabilisering van de kosten. Een van de essentiële elementen is dat een variabilisering slechts mogelijk is wanneer er een alternatief bestaat. Dit geldt ook voor het goederenvervoer. Het voorliggende wetsontwerp voorziet niet in een alternatief, zodat men geen variabilisering van de vervoerskosten voorstelt, maar een loutere belastingsverhoging. De mobiliteitsdoelstelling is hier dus manifest niet van toepassing, anders zou de regering veel intensiever investeren op het vlak van de spoorweginfrastructuur. Integendeel, in het plan-Vinck worden de geplande investeringen voor goederenvervoer geschrapt en de regering voorziet besparingen in deze sector.

De heer Thissen wil een suggestie doen in verband met de belasting op de PK. Die belasting is immers een anachronisme en is achterhaald. Indien België de doelstellingen van Kyoto wil in acht nemen en de luchtvervuiling beperken, dan moet men er zich rekenschap van geven dat de verbranding van diesel

reusement capital dans le réchauffement terrestre. Il faut donc mettre en avant des solutions qui visent à apprécier le plus exactement possible la pollution réelle, qui est en relation directe avec la pollution des véhicules. Ne peut-on envisager de mettre en place, au cours de la prochaine législature, un système nouveau de taxation fondé sur la consommation réelle au lieu des chevaux vapeur ?

Le ministre rappelle qu'il a été décidé de supprimer la taxe compensatoire d'accises sur les véhicules diesel pour 2008. Il n'est donc pas souhaitable de remettre ce principe en question. Pour la taxe de mise en circulation, on tient déjà compte des normes Euro 3 et Euro 4, par exemple. Cette taxe, qui est de la compétence régionale, devrait d'ailleurs disparaître également. La taxe de circulation est de la compétence régionale mais les régions se sont engagées à transformer progressivement le système actuel vers des incitants plus forts pour les véhicules les moins polluants.

En ce qui concerne les moyens de transport alternatifs, le ministre estime qu'il sera toujours possible d'opérer un choix. La loi-programme en projet prévoit une très intéressante variabilisation des frais — le système des frais fixes est supprimé — et on la couple à une légère augmentation des accises sur les produits. Il y a toutefois lieu de continuer à investir dans des moyens de transport alternatifs. Le plan mis au point pour la SNCB va précisément dans ce sens pour ce qui est du long terme.

M. Siquet constate pour sa part que dès lors qu'un conducteur belge quitte le Benelux, il doit payer pour chaque kilomètre qu'il fait sur les routes étrangères. Il doit toutefois exister ou il existera une forme d'harmonisation au niveau européen. Ne faut-il pas déjà réfléchir dès maintenant à échelle européenne et pas seulement nationale ?

Le ministre confirme qu'un alignement européen est envisagé. Comme il l'a dit précédemment, il entend revoir le système d'eurovignette, par exemple. Il faut également que l'on envisage de s'aligner sur le système des pays voisins en prévoyant une barémisation des coûts à charge des utilisateurs directs des routes et autoroutes. Si ce n'est pas l'utilisateur qui paye, ce sera le contribuable. Certains contribuables sont également utilisateurs mais ce n'est pas le cas pour tous.

Hors Benelux, pratiquement toutes les routes sont devenues payantes et de plus en plus chères parce que leur coût est très élevé. Ce système est applicable à deux conditions : que le tarif reste supportable, d'une part, et que l'on tienne compte du caractère professionnel de l'usage de la route pour certains utilisateurs, d'autre part. Un tel débat doit toutefois être mené avec les régions puisque les routes et autoroutes dépendent de compétences fédérales et régionales. Il

helaas een doorslaggevende rol speelt in de opwarming van de aarde. Er moet dus worden gekozen voor oplossingen waarbij de werkelijke vervuiling zo juist mogelijk in kaart wordt gebracht, werkelijke vervuiling die rechtstreeks verband houdt met de vervuiling door voertuigen. Kan men voor de volgende regeerperiode geen nieuw belastingssysteem bedenken dat gebaseerd is op het werkelijke verbruik in plaats van op de PK ?

De minister herinnert eraan dat beslist werd de accijnscompenserende belasting op diesellootvoertuigen tegen 2008 af te schaffen. Het is dus niet wenselijk dit principe in vraag te stellen. Voor de verkeersbelasting houdt men bijvoorbeeld al rekening met de Euro 3- en Euro 4-normen. Die belasting, waarvoor de gewesten bevoegd zijn, zou trouwens eveneens moeten verdwijnen. De verkeerstaks behoort tot de bevoegdheid van de gewesten, maar de gewesten hebben zich ertoe verbonden het huidige systeem geleidelijk aan te veranderen, zodat het gebruik van de minst vervuilende voertuigen meer gestimuleerd wordt.

Wat de alternatieven in de vervoermiddelen betreft, meent de minister dat het altijd mogelijk is om een keuze te maken. In dit ontwerp van programawet wordt een zeer interessante variabilisering van de kosten voorgesteld, aangezien een vaste kost wordt afgeschaft, gekoppeld aan een kleine verhoging van de accijnzen op de producten. Het is wel zo dat er verder moet geïnvesteerd worden in andere vervoersmiddelen. Het plan voor de NMBS gaat op langere termijn precies in die richting.

De heer Siquet stelt vast dat zodra een Belgische bestuurder de Benelux verlaat, hij voor elke kilometer die hij op de buitenlandse wegen aflegt, moet betalen. Er moet of zal niettemin een soort harmonisering op Europees niveau bestaan. Moet men nu al niet op Europese schaal denken en niet alleen op nationale schaal ?

De minister bevestigt dat men een Europese regeling overweegt. Zoals hij reeds eerder heeft gezegd, wil hij bijvoorbeeld het eurovignetsysteem wijzigen. Men moet er ook over denken zich aan te passen aan het systeem van de buurlanden, door te zorgen voor een schaal van de kosten ten laste van de directe gebruikers van de wegen en de snelwegen. Indien de gebruiker niet betaalt, dan betaalt de belastingplichtige. Bepaalde belastingplichtigen zijn ook gebruiker, maar dat geldt niet voor allen.

Buiten de Benelux moet voor nagenoeg alle wegen worden betaald en dan nog steeds meer, omdat ze zeer veel kosten. Dat systeem kan op twee voorwaarden worden toegepast: enerzijds, moet het tarief redelijk blijven en, anderzijds, moet men rekening houden met het beroepsmatig gebruik van de weg door bepaalde gebruikers. Dat debat moet evenwel met de gewesten worden gevoerd, aangezien de wegen en autowegen tot de bevoegdheid van de federale Staat

est également important de souligner que les techniques modernes permettront de mettre en œuvre une telle barémisation à charge de l'utilisateur sans que cela n'engendre des investissements exorbitants. En effet, la Belgique n'a pas mis de péages en place pour de nombreuses raisons mais également parce que le placement de tels péages à toutes les sorties d'autoroutes aurait représenté un coût colossal.

M. Thissen exhorte à la prudence en ce qui concerne le système du péage des autoroutes. La situation des autoroutes belges ne peut en rien être comparée à celle des autoroutes françaises ou allemandes. La Belgique est en plus un pays carrefour et une taxation exagérée sur le système autoroutier aurait des conséquences désastreuses.

M. Caluwé rappelle que le CD&V a déjà proposé par le passé de supprimer la taxe de circulation et de la remplacer par une vignette à charge des usagers de la route. Si le CD&V a préconisé de préférence une vignette, c'est parce que les systèmes modernes par satellites ne sont toujours pas fiables.

L'intervenant aimerait revenir sur le fait que, selon le ministre, il y aurait une compensation pour les transporteurs professionnels. Qu'entend-on par «transporteurs professionnels»? Quel est le champ d'application? M. Caluwé a vainement cherché un article de la loi-programme qui pourrait servir de base à cette indemnité pour les transporteurs professionnels. Le ministre estime-t-il disposer d'une base juridique suffisante pour ce faire, sur la simple base d'un arrêté royal?

M. Caluwé demande aussi si le ministre peut étayer l'affirmation selon laquelle il pourra défendre le diesel professionnel au niveau européen. Y a-t-il des pays européens où ce principe est d'application?

Le ministre explique que le diesel professionnel s'applique à tous les redevables qui ne payent pas de taxe compensatoire des accises, qu'il s'agisse de transporteurs de marchandises ou de personnes (taxis, *De Lijn*, ...). Le projet de loi-programme à l'examen ne comporte effectivement aucun article à cet égard parce qu'il faut d'abord obtenir l'accord de la Commission européenne.

Selon le ministre, cela ne sera possible qu'à partir du 1^{er} janvier 2004. La base juridique du diesel professionnel sera alors inscrite dans une nouvelle loi-programme. Dans les pays voisins, on constate une évolution identique vers le diesel professionnel.

Chapitre X:

Mme De Roeck est très étonnée de voir que l'entrée en vigueur du Service des créances alimentaires est remise à plus tard. Cela fait trente ans que les femmes et actuellement les hommes réclament la création d'un tel service pour solutionner le problème des

en van de gewesten behoren. Er moet ook worden onderstreept dat dergelijke inschaling ten laste van de gebruiker dankzij moderne technieken mogelijk is zonder dat dit hoge investeringen met zich brengt. België heeft immers om talrijke redenen geen tolhuisjes geïnstalleerd, onder andere omdat aan de bouw ervan bij alle afritten een reusachtig prijskaartje hangt.

De heer Thissen spoort tot voorzichtigheid aan in verband met het tolsysteem voor autowegen. De toestand van de Belgische autowegen kan in geen geval worden vergeleken met die van de Franse of Duitse autowegen. België is bovendien een kruispunt en overdreven belasting van het autowegennet kan rampzalige gevolgen hebben.

De heer Caluwé herinnert eraan dat de CD&V reeds in het verleden heeft voorgesteld om de verkeersbelasting af te schaffen en te vervangen door een vignet ten laste van de weggebruikers. De CD&V heeft in eerste instantie gepleit voor een vignet omdat de moderne satellietssystemen niet altijd betrouwbaar zijn.

Spreeker wenst terug te komen op het feit dat er volgens de minister een compensatie zou komen voor de professionele vervoerders. Wat begrijpt men onder het concept «professionele vervoerders»? Wat is het toepassingsgebied? De heer Caluwé heeft vruchteloos gezocht naar een artikel van de programmawet dat zou kunnen dienen als basis voor deze vergoeding aan professionele vervoerders. Meent de minister dat hij voldoende juridische basis heeft om dit te doen, louter op grond van een koninklijk besluit?

De heer Caluwé vraagt ook of de minister kan staven dat hij de professionele diesel op Europees niveau zal kunnen verdedigen? Zijn er Europese landen waar dit principe van toepassing is?

De minister legt uit dat de professionele diesel geldt voor alle belastingplichtigen die geen accijnscompenserende belasting betalen, zowel vervoerders van goederen als van personen (taxi's, de Lijn, ...). Dit ontwerp van programmawet voorziet inderdaad geen artikel in dat verband omdat er eerst een akkoord van de Europese Commissie moet bereikt worden.

Volgens de minister zal dit pas vanaf 1 januari 2004 mogelijk zijn. De juridische grondslag van de professionele diesel zal dan worden vastgelegd in een nieuwe programmawet. In onze buurlanden stelt men dezelfde evolutie naar een professionele diesel vast.

Hoofdstuk X:

Mevrouw De Roeck is zeer verbaasd dat de inwerkingtreding van de Dienst voor alimentatievorderingen wordt uitgesteld. Reeds dertig jaar eisen de vrouwen en nu ook de mannen de oprichting van dergelijke dienst om het probleem van de onbetaalde ali-

créances alimentaires impayées. Cette mesure s'avère d'ailleurs plus en faveur de leurs enfants que des femmes et des hommes eux-mêmes. C'est d'ailleurs aussi une mesure permettant de lutter contre la pauvreté. Au cours de la précédente législature, de nombreuses femmes de différents partis ont œuvré activement dans ce but et le ministre des Finances y était très favorable. Pourquoi propose-t-il la remise de l'entrée en vigueur ?

L'intervenante voudrait savoir si, en attendant la création de ce service, les créanciers alimentaires ne disposeront d'aucun moyen ou si les obligations des CPAS seront maintenues.

Enfin, l'intervenante est tout-à-fait favorable à l'amendement de Mme Lizin (voir *infra*) qui propose d'avancer la date de création du service.

Selon M.Thissen, l'entrée en vigueur de la loi sur les écoboni est reportée au 1^{er} janvier prochain parce que les services du ministre ne sont pas prêts à assumer la mission qui leur est impartie. On se sert des mêmes motivations pour dire que l'administration des Finances n'est pas prêt à démarrer le Service des créances alimentaires pour lequel un grand nombre d'associations et de représentants de personnes en difficultés se battent depuis de très nombreuses années.

L'intervenant veut bien comprendre que pour 2003 les choses puissent être difficiles. Au niveau budgétaire, on se trouve devant des problèmes qui ne seront pas simples à régler et le changement de gouvernement a eu comme conséquence une période de flottement regrettable. Il semble, en effet, qu'il faille procéder au recrutement de trois cents personnes pour mettre ce service en place. Plutôt que d'attendre un an, ce qui reporte la création de ce service après les élections régionales qui pourraient induire un nouveau report, cette mesure doit prendre cours le 1^{er} janvier 2004.

Quel est l'avis du ministre à ce propos ? Est-il décidé décidé à faire aboutir cette mesure, quoi qu'il arrive, de préférence le 1^{er} janvier 2004 ou tout au moins au plus tard le 1^{er} septembre 2004 ?

Le ministre confirme que l'administration des Finances reste totalement disponible pour intervenir en matière de créances alimentaires. Ce dossier a eu sa première proposition de loi il y a bientôt trente ans et a erré des Affaires sociales à la Justice en passant par d'autres départements. Au cours de la dernière législature, il a été proposé de le placer dans le département des Finances et l'administration du Cadastre, de l'Enregistrement et des Domaines pour aller dans la voie d'un recouvrement fiscal et d'un service d'avances. Le dossier a avancé de manière quasi unanime mais le ministre n'a jamais caché une certaine réticence en ce qui concerne le coût budgétaire de l'opération et le type d'intervention : faut-il interve-

mentatievorderingen op te lossen. Overigens komt die maatregel veeleer hun kinderen dan de vrouwen en mannen zelf ten goede. Het is overigens ook een maatregel in de strijd tegen de armoede. Tijdens de vorige regeerperiode hebben talrijke vrouwen van verschillende partijen zich daar actief voor ingezet en de minister van Financiën was er zeer voor te vinden. Waarom stelt hij voor de inwerkingtreding ervan uit te stellen ?

Spreekster wenst te weten of schuldeisers van alimentatie in afwachting van de oprichting van die dienst geen middelen zullen hebben dan wel of de OCMW-verplichtingen behouden blijven.

Tot slot is spreekster het helemaal eens met het amendement van mevrouw Lizin (zie verder), waarin wordt het voorgesteld de oprichtingsdatum van de dienst te vervroegen.

Volgens de heer Thissen wordt de inwerkingtreding van de ecobonuswet tot 1 januari eerstkomend uitgesteld omdat de diensten van de minister niet klaar zijn om hun taak op te nemen. Hetzelfde argument wordt gebruikt wanneer men zegt dat de administratie van Financiën niet klaar is om de Dienst alimentatievorderingen op te starten. Nochtans vechten heel wat verenigingen en vertegenwoordigers van mensen in moeilijkheden hiervoor al jarenlang.

Spreeker wil best geloven dat de zaak voor 2003 moeilijk ligt. Men wordt in de begroting geconfronteerd met ernstige problemen en als gevolg van de regeringswissel was er een betreurenswaardige periode van onduidelijkheid. Om die dienst op te starten moet men blijkbaar driehonderd mensen aanwerven. In plaats van een jaar te wachten, wat de oprichting van die dienst uitstelt tot na de verkiezingen in de gewesten en wat nieuw uitstel met zich kan brengen, moet die maatregel ingaan op 1 januari 2004.

Welke mening heeft de minister daarover ? Is hij vastbesloten die maatregel ongeacht de omstandigheden uit te voeren, bij voorkeur op 1 januari 2004 of uiterlijk op 1 september 2004 ?

De minister bevestigt dat de administratie van Financiën volledig bereid blijft om op te treden inzake alimentatievorderingen. Het eerste wetsvoorstel in dit dossier, dat een lange weg aflegde van Sociale Zaken via andere departementen naar Justitie, werd bijna dertig jaar geleden ingediend. Tijdens de laatste regeerperiode werd voorgesteld het bij het departement Financiën en het Bestuur van het Kadaster, de Registratie en Domeinen onder te brengen, om de weg in te slaan van fiscale inning en van het verlenen van voorschotten. Nagenoeg iedereen is het erover eens dat er vorderingen zijn gemaakt in het dossier, maar de minister heeft nooit zijn reserve verborgen inzake de budgettaire kostprijs van de operatie en het

nir quel que soit le niveau de revenus? Ou que le débiteur est à l'étranger?

Le ministre souligne que l'administration est tout-à-fait prête pour traiter ces dossiers (bâtiments, informatique, points de contact, appel au personnel, ...). Les personnes envisagées ne courent pas de risque dans la situation actuelle puisque les dispositions relatives aux CPAS continuent à être d'application jusqu'à la création du service.

Concrètement, le ministre souhaite l'application de la loi en question, mais il ne peut pas appuyer des amendements qui veulent aller plus vite. Le ministre préfère se prononcer sur une date une fois que le débat budgétaire aura eu lieu. Lors de l'élaboration du budget 2004, on vérifiera quels seront les coûts réels. Les dernières estimations en possession du ministre sont en-dessous de cent millions d'euros sur base annuelle.

Ce n'est pas en soi une responsabilité évidente, mais l'intervention du ministère des finances peut augmenter l'efficacité du recouvrement et l'efficacité de l'effet préventif dissuasif.

M. Caluwé déclare que la réponse du ministre a le mérite de la clarté. Au départ, le gouvernement semblait n'attendre pour l'application de cette mesure que la mise en place de l'organisation matérielle de ce service. Nous constatons maintenant qu'il remet en question les modalités de la loi. L'intervenant espère qu'il y aura une majorité pour soutenir les amendements qu'il compte déposer ou tout au moins celui que déposera Mme Lizin.

M. Thissen souligne que, lors de la législature précédente, le Parlement avait voté une proposition de loi qui devait être mise en œuvre à partir du 1^{er} septembre 2003. Les élections arrivées, on constate que la mise en place du nouveau gouvernement aboutit à redonner la priorité aux réticences exprimées par certains partis lors de la discussion de la loi et empêche la mise en œuvre de la loi voulue par des partis à caractère plus social.

L'intervenant prend acte cependant que le ministre déclare qu'il est décidé à aboutir mais il constate aussi que les réticences du ministre sont telles qu'on peut en discuter très longtemps. Il n'y a donc pas aujourd'hui de volonté de mettre cette loi en œuvre rapidement. Cela veut donc dire que la nouvelle majorité socialiste/libérale ne considère plus cette loi comme un objectif prioritaire: on s'en occupera s'il y a de l'argent.

Aussi l'intervenant attire-t-il l'attention des parlementaires sur le fait qu'il est absolument indispensable de renégocier avec ceux qui croient que ce n'est pas une priorité pour que cela en redevienne une de

soort tegemoetkoming: moet men ongeacht het inkomen tegemoetkomen? Of wanneer de schuldenaar zich in het buitenland bevindt?

De minister onderstreept dat de administratie helemaal klaarstaat om die dossiers te behandelen (gebouwen, informatica, contactpunten, personeel, ...). De bedoelde personen lopen in de huidige stand van zaken geen risico, aangezien de bepalingen betreffende de OCMW's van toepassing blijven tot de dienst is opgericht.

Concreet wenst de minister dat de wet wordt toegepast, maar kan hij amendementen die sneller willen gaan niet steunen. De minister wenst zich over een datum uit te spreken eens het begrotingsdebat heeft plaatsgevonden. Bij het opmaken van de begroting van 2004 zal worden nagegaan wat de werkelijke kosten zijn. De laatste ramingen waarover de minister beschikt zijn lager dan honderd miljoen euro op jaarbasis.

Op zich ligt die verantwoordelijkheid niet voor de hand, maar het optreden van het ministerie van Financiën kan de efficiëntie van de inning opvoeren en voor een preventief, afradend effect zorgen.

De heer Caluwé verklaart dat het antwoord van de minister de verdienste van de duidelijkheid heeft. Aanvankelijk leek de regering voor de toepassing van die maatregel alleen nog te wachten op de materiële installatie van de dienst. Nu stellen we vast dat ze de praktische bepalingen van de wet op losse schroeven zet. Spreker hoopt dat er een meerderheid gevonden wordt om de amendementen te steunen die hij wil indienen, of toch tenminste voor dat van mevrouw Lizin.

De heer Thissen onderstreept dat het Parlement onder de vorige regering een wetsvoorstel had aangenomen dat vanaf 1 september 2003 moest worden toegepast. Na de verkiezingen stelt men vast dat nu er een nieuwe regering is, men opnieuw voorrang geeft aan de terughoudendheid van bepaalde partijen bij het debat over de wet, wat de toepassing van de wet, zoals die door socialere partijen wordt gewenst, belet.

Spreker neemt er akte van dat de minister verklaart dat hij vastbesloten is resultaten te boeken, maar hij stelt ook vast dat de reserve van de minister zo groot is dat men er nog lang over kan debatteren. Vandaag is er dus geen wil aanwezig om die wet snel toe te passen. Dat betekent dus dat de nieuwe socialistisch-liberale meerderheid die wet niet langer als een prioritaire doelstelling beschouwt: men zal ervoor zorgen als er geld is.

Daarom wijst spreker de parlementsleden erop dat er absoluut opnieuw moet worden onderhandeld met diegenen die menen dat het geen prioriteit is, opdat het er heel snel een wordt, anders belanden we in een

toute urgence, sinon il craint qu'on mette le doigt dans un engrenage qui fera reporter l'application de cette loi d'année en année.

Mme de Bethune voit là un bel exemple de mystification de l'électeur. Une loi qui a été votée quelques semaines avant les élections devient caduque quelques semaines plus tard.

Mme De Roeck signale que ces dernière semaines, les médias ont fait état de cas navrants. Dans cette perspective, il est absolument injustifiable d'encore retarder d'au moins un an la mise en place du Service des créances alimentaires. C'est pourquoi elle appelle à soutenir l'amendement de Mme Lizin (voir *infra*).

Chapitre XI:

M. Thissen demande si le ministre a des projets pour rendre impossible le système de livraison matérielle de titres.

Le ministre explique que ces articles visent à restreindre et/ou à rendre plus coûteuses les possibilités d'utilisation de titres au porteur, ce qui constitue une des catégories de titres qui sont livrées physiquement. Il souligne que l'on peut aussi livrer un titre de manière physique sans qu'il soit au porteur. Le gouvernement entend encourager par ailleurs la dématérialisation, la possibilité pour les émetteurs de tenir une référence dans leurs livres sans que l'on doive délivrer. Il y a donc deux orientations en parallèle.

Le ministre rappelle que la pénalisation de l'utilisation des titres au porteur se déroulera en liaison avec l'opération de rapatriement de capitaux.

M. Caluwé renvoie à l'avis du Conseil d'État relatif à l'article 22 de l'avant-projet (voir doc. Chambre, n° 51-102/1, p. 44). Celui-ci affirme que la date d'entrée en vigueur doit figurer dans la loi et qu'on ne peut laisser ce soin au Roi.

Le ministre réplique qu'il s'agit d'une observation générale du Conseil d'État qui valait déjà pour d'autres articles. D'après lui, le Parlement peut parfaitement décider qu'il sera possible de le faire par arrêté royal. En outre, l'entrée en vigueur des articles 20 et 21 doit coïncider avec les mesures de rapatriement d'avoirs belges se trouvant à l'étranger. Enfin, de telles délégations ont déjà été données dans le passé.

M. Schouppe estime que si le taux de la taxe sur la valeur d'inventaire des fonds de placement était effectivement relevé, ces fonds déménageraient tout bonnement à l'étranger, plus particulièrement au Luxembourg. Cette mesure aurait donc un effet pervers. Le ministre a d'ailleurs déjà tenu des propos

mechanisme waardoor de toepassing van de wet van jaar tot jaar wordt uitgesteld.

Mevrouw de Bethune acht dit een mooi voorbeeld van kiezersbedrog. Een wet die een paar weken voor de verkiezingen wordt gestemd, wordt een paar weken erna gewoon weer afgevoerd.

Mevrouw De Roeck wijst erop dat in de afgelopen weken schrijnende gevallen in de media zijn verschenen. In dat licht is het absoluut onverantwoord de inwerkingtreding van de dienst voor alimentatievorderingen nog met minstens een jaar uit te stellen. Vandaar roept zij op het amendement van mevrouw Lizin (zie: *infra*) te steunen.

Hoofdstuk XI:

De heer Thissen vraagt of de minister plannen heeft om het systeem van materiële aflevering van effecten onmogelijk te maken.

De minister legt uit dat die artikelen ertoe strekken de gebruiksmogelijkheden van effecten aan toonder, één van de categorieën van effecten die materieel worden afgeleverd, te beperken en/of duurder te maken. Hij onderstreept dat men een effect ook materieel kan afleveren zonder dat het om een effect aan toonder gaat. De regering wil overigens de dematerialisering, de mogelijkheid voor de emittenten om een positie in hun boekhouding aan te houden zonder dat het effect moet worden afgeleverd, aanmoedigen. Er zijn dus twee parallelle houdingen.

De minister herinnert eraan dat het ontmoedigen van het gebruik van effecten aan toonder gepaard zal gaan met de operatie repatriëring van kapitaal.

De heer Caluwé verwijst naar het advies van de Raad van State bij artikel 22 van het voorontwerp (zie stuk Kamer, nr. 51-102/1, blz. 44). Die stelt dat de datum van inwerkingtreding in de wet moet worden bepaald en niet kan worden overgelaten aan de Koning.

De minister repliceert dat dat een algemene opmerking is vanwege de Raad van State die reeds gold voor andere artikelen. Volgens hem kan het Parlement perfect beslissen dit per koninklijk besluit mogelijk te maken. Bovendien moet de inwerkingtreding van de artikelen 20 en 21 samenvallen met de maatregelen voor de repatriëring van tegoeden van Belgen die zich in het buitenland bevinden. Ten slotte zijn in het verleden nog dergelijke volmachten gegeven.

De heer Schouppe meent dat indien het tarief van de taks op de inventariswaarde van de beleggingsfondsen inderdaad zou worden opgetrokken, die fondsen gewoon naar het buitenland en meer speciaal naar Luxemburg zouden verhuizen. Het effect van die maatregel zou dus pervers zijn. De minister heeft

qui relativisent les choses. L'on ferait bien de supprimer l'article 21, à moins que l'on n'envisage de s'en servir comme d'une « épée dans les reins » au cours de l'une ou l'autre négociation.

En ce qui concerne la taxe sur les livraisons de titres, M. Schouppe estime qu'il s'agit d'une mesure qui ne découragera pas ceux qui utilisent des valeurs matérielles pour éluder les droits de succession. Il faudrait peut-être essayer de trouver une formule rendant impossible la livraison, notamment d'actions.

En ce qui concerne l'article 20, le ministre déclare qu'il a eu des contacts avec l'ABB qui estime que cet article ne soulève aucun problème. Il en va autrement pour ce qui est de l'article 21. Des négociations s'imposent encore à son sujet, notamment avec le secteur financier, éventuellement en vue de définir une autre assiette.

M. Schouppe trouve inquiétant le fait que l'on inscrive dans une loi-programme un article visant à assurer au ministre une position de force dans le cadre de négociations avec les banques, de manière qu'il puisse obtenir d'autres résultats que ceux qui sont visés dans cette loi-programme. Finalement, le ministre concède que l'article 21 présente un danger pour le marché des institutions de placements belges.

Chapitre XII:

M. Caluwé fait à nouveau référence à l'avis du Conseil d'État (*ibidem*, pp. 45 à 47). Si l'on ne veut pas tenir compte d'exigences de forme, alors il vaudrait peut-être mieux les supprimer. Il pense plus précisément à l'accord prévu par le ministre de la Fonction publique.

Le ministre note qu'il y avait un accord au sein du conseil des ministres à propos de cet article. Il n'existe donc aucun problème ni aucun risque en l'espèce. On est également parvenu à un accord avec les organisations syndicales.

III. ARTICLES 35 ET 36

A. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques au nom du ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale

L'article 35 prévoit la suppression de la taxe d'immatriculation des véhicules à partir de l'année 2006. À partir de l'année 2004, elle ne pourra pas être supérieure à 31 euros. Les redevances pour une immatriculation personnalisée ne sont pas concernées par cette disposition.

L'article 36 prévoit l'entrée en vigueur de la disposition précédente le 1^{er} janvier 2004.

overigens reeds uitspraken gedaan die een en ander relativieren. Artikel 21 zou best worden opgeheven tenzij het bedoeld is als een soort « stok achter de deur » in een of andere onderhandeling.

Wat betreft de verdubbeling van de taks op de materiële levering van effecten is de heer Schouppe van mening dat deze maatregel diegenen die materiële stukken gebruiken als middel om successierechten te ontduiken, niet zal ontmoedigen. Misschien moet naar een formule worden gezocht waarbij het materieel leveren van met name aandelen onmogelijk wordt.

Voor wat artikel 20 betreft verklaart de minister contact te hebben gehad met de BVB die hierin geen problemen ziet. Artikel 21 is een andere zaak. Op dat vlak zijn nog onderhandelingen nodig, niet alleen met de financiële sector, om misschien tot een andere grondslag te komen.

De heer Schouppe vindt het een bedenkelijke manier van werken dat in een programmawet een artikel wordt opgenomen om de minister in een sterke onderhandelingspositie tegenover de banken te brengen om andere zaken te bereiken dan in de programmawet zijn opgenomen. Uiteindelijk geeft de minister immers toe dat artikel 21 een gevaar inhoudt voor de markt van de Belgische beleggingsinstellingen.

Hoofdstuk XII:

De heer Caluwé verwijst opnieuw naar het advies van de Raad van State (*ibidem*, blz. 45 tot 47). Indien men met vormvereisten geen rekening wenst te houden, schaft men die beter af. Hij denkt specifiek aan het voorziene akkoord vanwege de minister van Ambtenarenzaken.

De minister merkt op dat er een akkoord was in de ministerraad rond deze artikelen. In dit geval rijst er dus geen probleem noch een risico. Er is immers ook een akkoord met de syndicale organisaties.

III. ARTIKEL 35 EN 36

A. Inleidende uiteenzetting door de Vice-Eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, namens de minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Artikel 35 schaft de taks op de inschrijving van voertuigen af vanaf 2006. Vanaf het jaar 2004 mag die taks niet meer dan 31 euro bedragen. Deze bepaling slaat niet op de retributies voor gepersonaliseerde inschrijving.

Artikel 36 stelt de inwerkingtreding van de vorige bepaling vast op 1 januari 2004.

B. Discussion

M. Caluwé s'étonne tout d'abord de l'absence du ministre de la Mobilité.

Selon le ministre du Budget et des Entreprises publiques, le fait qu'il remplace son collègue précité au cours de la discussion ne signifie en rien qu'il reprenne les compétences de celui-ci.

M. Ramoudt est d'accord pour ratifier la décision prise par le gouvernement, mais il estime cependant qu'il eût été préférable de revoir l'ensemble de la fiscalité automobile qui lui semble obsolète.

Le ministre fait remarquer qu'en dehors de cette taxe d'immatriculation, tout ce qui concerne la fiscalité en matière de circulation routière est régionalisé.

M. Thissen déclare que personne ne s'opposera évidemment à la suppression d'une taxe. Il n'en reste pas moins que dans la déclaration gouvernementale, on présente la suppression de cette taxe comme la compensation de l'augmentation du gasoil et qu'il s'agira d'une opération neutre pour le contribuable. L'intervenant en doute. Et l'augmentation du prix du gasoil est présentée comme une taxe environnementale, ce qui n'est non plus le cas. En fait, on troque une taxe qui va rapporter immédiatement de l'argent dans les caisses de l'Etat, celle de l'augmentation du prix du diesel, contre une taxe qui sera supprimée petit à petit jusqu'en 2006.

L'intervenant comprend qu'on s'inscrive dans l'optique du développement durable et qu'on incite les gens à aller vers des véhicules ou des systèmes de chauffage qui soient plus respectueux de la nature, mais présenter cette suppression de taxe comme étant la compensation d'une taxe environnementale est faux. En ce qui concerne les carburant de chauffage, il est tout-à-fait clair que ces mesures ne seront favorables que pour des personnes qui, en contrepartie devront faire un investissement important (acheter une nouvelle voiture, changer de système de chauffage, ...).

La réforme fiscale qui nous avait été annoncée est en train d'être réduite étant donné les difficultés financières rencontrées par le gouvernement. M. Thissen souhaite une évaluation chiffrée quant à l'augmentation de la taxe sur le gasoil et à la réduction, année par année, de la taxe d'immatriculation.

Le ministre répond que dans les quatre années à venir, avec la réforme fiscale et la diminution des charges patronales, la fiscalité va diminuer globalement d'une manière assez sensible. Cette diminution va se faire sur le travail, notamment par la diminution des charges patronales. Certaines fiscalités seront augmentées, notamment la fiscalité sur l'énergie. Tout le monde a plaidé pour une diminution de la pression fiscale globale, de la pression sur l'emploi et

B. Bespreking

De heer Caluwé verwondert zich vooreerst over de afwezigheid van de minister van Mobiliteit.

Volgens de minister van Begroting en Overheidsbedrijven betekent het feit dat hij voornoemde minister tijdens deze bespreking vervangt geenszins dat hij diens bevoegdheden overneemt.

De heer Ramoudt is bereid de beslissing van de regering te bekrachtigen, maar hij vindt dat de hele fiscaliteit met betrekking tot voertuigen, die hem verouderd lijkt, opnieuw had moeten worden bekeken.

De minister wijst erop dat, op de inschrijvingstaks na, de belastingen inzake het wegverkeer een gewestmaterie zijn geworden.

De heer Thissen verklaart dat uiteraard niemand zich zal verzetten tegen de afschaffing van een belasting. Toch stelt men in de regeerverklaring de afschaffing van deze belasting voor als een compensatie voor de verhoging van de dieselprijzen, waardoor dit voor de belastingplichtige een nuloperatie zou blijven. Spreker heeft daar zijn twijfels bij. De verhoging van de dieselprijs wordt bovendien voorgesteld als een milieubelasting, wat ook niet klopt. In feite ruilt men een taks die onmiddellijk geld in de staatskas brengt, namelijk de verhoging van de dieselprijzen, voor een belasting die slechts geleidelijk wordt afgeschaft tegen 2006.

Spreker begrijpt dat men naar duurzame ontwikkeling streeft en de mensen wil aanzetten om meer milieuvriendelijke wagens of verwarmingssystemen te kiezen, maar de afschaffing van deze belasting voorstellen als een compensatie voor een milieubelasting is verkeerd. Wat de huisbrandolie betreft, is het duidelijk dat deze maatregel niet gunstig zal zijn voor mensen die een belangrijke investering zullen moeten doen (een nieuwe wagen kopen, een ander verwarmingssysteem kiezen, ...).

De aangekondigde belastinghervorming wordt uitgehold vanwege de financiële moeilijkheden waarmee de regering wordt geconfronteerd. De heer Thissen wil dat de verhoging van de dieselprijs en de geleidelijke verlaging van de inschrijvingstaks op basis van cijfers worden beoordeeld.

De minister antwoordt dat de belastingdruk de komende vier jaren aanzienlijk zal dalen dankzij de belastinghervorming en de verlaging van de werkgeversbijdragen. De verlaging zal vooral betrekking hebben op arbeid, voornamelijk via de verlaging van de werkgeversbijdragen. Andere vormen van belasting zullen worden verhoogd, met name de belasting op energieverbruik. Iedereen pleit voor een verlaging van de globale belastingdruk, met name op tewerk-

pour une augmentation de la pression sur l'énergie, ce que le gouvernement fait actuellement.

On ne peut pas encore juger si cela aura l'effet souhaité sur l'environnement. En effet, le programme du gouvernement prévoit des amendes administratives pour ceux qui ne respectent pas le benchmarking déterminé par les accords de Kyoto pour chaque entreprise de chaque secteur. De cette application dépendra l'effet environnemental et non de l'augmentation des taxes en matière d'énergie. Ces mesures administratives ne peuvent être mises en œuvre actuellement parce que la répartition entre les secteurs et les régions de l'effort à faire pour l'application des mesures décidées à Kyoto doit encore être effectuée. Ce sera fait pour l'année prochaine.

Le ministre n'a jamais parlé de compensation entre les deux mesures précitées. Il faut considérer la globalité de la fiscalité: diminution de la charge fiscale, moins de pression sur l'emploi et plus sur l'énergie.

M. Thissen admet que tous les partis étaient d'accord pour une diminution de la pression fiscale et pour rencontrer les objectifs de Kyoto. Ceci dit, il y a des divergences sur les moyens à utiliser pour atteindre ces objectifs. Pendant quatre ans le gouvernement à chanté les bienfaits de la réforme fiscale chiffrant même ce que le contribuable ferait comme économies. Et, dès le lendemain des élections, il crée des impôts indirects, essayant de récupérer ce qui a été donné. C'est une forme de tromperie de nos concitoyens.

Pour ce qui concerne les objectifs de Kyoto, évidemment que tout le monde est d'accord pour les rencontrer, mais nous sommes très loin de nous en approcher. En fait, nous nous en éloignons même tous les jours. La première mesure prise par ce gouvernement — et cela a une valeur de symbole — est d'augmenter le prix du gasoil et, en compensation, supprimer la taxe d'immatriculation des véhicules. M. Thissen ne croit pas qu'il s'agit d'une opération neutre.

Quant aux objectifs de Kyoto, on ne peut pas les rencontrer sans programmer une politique cohérente dont on évalue à l'avance les effets réels. Or, tous les spécialistes considèrent que les augmentations prévues par les présentes dispositions ne vont pas du tout amener un changement de comportement de la part des consommateurs, ni réduire le nombre de kilomètres parcourus, ni le nombre de litres de gasoil de chauffage consommés, mais simplement faire rentrer de l'argent dans les caisses de l'État.

L'intervenant conteste le fait que cette mesure n'a pas été évaluée anticipativement et on n'a aucune idée de ce que cela va rapporter.

stelling en voor een verhoging van de belastingdruk op energieverbruik. Dat is nu net wat de regering doet.

Men kan nu nog niet inschatten of dit de gewenste gevolgen zal hebben voor het milieu. Het regeerprogramma voorziet in administratieve boeten voor degenen die de benchmarking per onderneming en per sector, vastgesteld in de akkoorden van Kyoto, niet naleven. De impact op het milieu hangt af van de toepassing van deze akkoorden en niet van de verhoging van de energiebelasting. Deze administratieve maatregelen kunnen nu nog niet worden toegepast. Eerst moet worden nagegaan hoe de inspanningen, die nodig zijn voor de toepassing van de in Kyoto genomen maatregelen, over de sectoren en de gewesten moeten worden verdeeld. Dat zal volgend jaar gebeuren.

De minister heeft nooit gesproken van compensatie tussen de twee genoemde maatregelen. Men moet de belasting als een geheel beschouwen: minder belastingdruk op tewerkstelling en meer op energieverbruik.

De heer Thissen geeft toe dat alle partijen het eens zijn over een verlaging van de belastingdruk en het behalen van de doeleinden van Kyoto. Over de manier waarop die doelstellingen moeten worden behaald, lopen de standpunten echter uiteen. Vier jaar lang heeft de regering de weldaden van de belastinghervorming bewierookt en zelfs voorgerekend hoeveel de belastingplichtige zou besparen. Zodra de verkiezingen achter de rug zijn, voert de regering indirecte belastingen in en tracht zo terug te krijgen wat ze gegeven heeft. De burger wordt hier bedrogen.

Uiteraard wil iedereen de doelstellingen van Kyoto bereiken, maar we zijn er nog heel ver vandaan. In feite raken we er steeds verder van weg. Als eerste maatregel — en dat heeft een symboolwaarde — verhoogde de regering de dieselprijs en ter compensatie schafte ze de inschrijvingstaks op voertuigen af. De heer Thissen gelooft niet dat dit een nuloperatie is.

De doelstellingen van Kyoto kunnen niet worden bereikt zonder een samenhangend beleid waarvan men tevoren de reële impact beoordeelt. Specialisten zijn het erover eens dat de in deze bepalingen vastgestelde verhogingen het gedrag van de consument niet zullen veranderen, noch het aantal gemaakte kilometers of het aantal verbruikte liters huisbrandolie zullen doen afnemen. Zij zullen alleen geld opbrengen voor de Staatskas.

Spreker betreurt dat deze maatregel niet vooraf is geëvalueerd en dat men geen idee heeft van wat hij zal opbrengen.

Selon le ministre, M. Thissen est en contradiction avec lui-même, parce qu'il donne tout d'abord à cette mesure une portée qu'elle n'a pas, puis il affirme que le gouvernement n'atteindra pas ce but. Personne n'a dit que cette mesure permettra d'atteindre les objectifs de Kyoto. Les rentrées de cette mesure compensent le fait qu'après la réforme fiscale, le gouvernement a décidé de diminuer les charges patronales et personnelles pour augmenter l'emploi et de transférer une partie des taxations sur l'emploi vers l'énergie. Les objectifs de Kyoto découleront surtout de toutes les mesures qui seront prises dans le cadre de la répartition entre les régions pour la fixation des allocations de quotas relatives au CO₂ et les amendes administratives dont il a été question plus haut. D'autre part, les études ont démontré que cette mesure n'a qu'un très faible impact sur le plan social, en effet, les personnes à faible revenu consomment moins d'énergie.

Mme De Roeck constate qu'au départ cette mesure n'apparaissait pas comme ayant un impact social significatif, mais on avait considéré, par exemple, dans la plupart des programmes que l'usage des voitures ne devait pas être encouragé. Or, par cette mesure l'amortissement du coût de la voiture est diminué.

D'autre part une discrimination est créée entre les utilisateurs de diesel et ceux du LPG, les premiers étant soumis à la législation fédérale et les seconds à la législation régionale. Ces derniers seront donc désavantagés. De plus, alors que le prix du diesel en Belgique est parmi les moins chers d'Europe, des prix encore plus favorables seront appliqués au diesel professionnel.

Le ministre souligne que le secteur du transport est très important et soumis à une forte concurrence. Il représente des milliers d'emplois. Aussi est-il indispensable de lui permettre de rester concurrentiel en lui octroyant des conditions plus favorables en matière de carburant. Cela ne veut pas dire qu'on ne prendra à son égard aucune mesure en matière de respect des normes environnementales, mais la bonne solution n'est pas l'augmentation des taxes sur le carburant. Il faudra envisager des mesures dans le cadre des limites et quotas établis en application du respect des objectifs fixés par les accords de Kyoto.

M. Schoupe revient sur la réponse du ministre à l'intervention de M. Thissen. Il trouve que le gouvernement en fait un peu trop dans le genre « show bonne nouvelles » en essayant de présenter comme une nouvelle mesure du nouveau gouvernement les réductions d'impôts décidées au cours de la précédente législature qui doivent encore être mises à exécution.

Bien que le groupe de l'intervenant ne soit pas opposé au contenu de l'article 35, on doit bien constater que, face aux augmentations d'accises et aux recettes de TVA concomitantes instaurées par le nouveau

Volgens de minister spreekt de heer Thissen zichzelf tegen. Hij kent de maatregel een impact toe die hij niet heeft en beweert vervolgens dat de regering dit doel niet zal bereiken. Niemand heeft beweerd dat deze maatregel ervoor zal zorgen dat de doelstellingen van Kyoto worden bereikt. De opbrengst van deze maatregel compenseert het feit dat de regering, na de fiscale hervorming, heeft beslist de persoonlijke en de werkgeversbijdragen te verlagen om de tewerkstelling te bevorderen en een deel van de belasting op tewerkstelling over te hevelen naar het energieverbruik. De doelstellingen van Kyoto zullen vooral worden bereikt dankzij maatregelen met betrekking tot de verdeling over de gewesten en de vaststelling van de CO₂-quota en de eerder vernoemde administratieve boetes. Studies hebben bovendien aangetoond dat deze maatregel maar weinig sociale gevolgen heeft omdat mensen met een laag inkomen minder energie verbruiken.

Mevrouw De Roeck stelt vast dat deze maatregel aanvankelijk geen noemenswaardige sociale impact bleek te hebben. Men ging er echter in de meeste programma's vanuit dat het gebruik van de wagen niet moest worden aangemoedigd. Door deze maatregel wordt de afschrijving van de kostprijs van de wagen verlaagd.

Bovendien ontstaat een vorm van discriminatie tussen de gebruikers van diesel, voor wie de federale wetgeving geldt, en de gebruikers van LPG, voor wie de gewestelijke wetgeving geldt. Die laatsten worden dus benadeeld. België heeft een van de laagste dieselprijzen van Europa, en bovendien worden nog lagere prijzen gehanteerd voor professionele diesel.

De minister benadrukt het belang van de transportsector, waar een scherpe concurrentiestrijd heerst. Het gaat om duizenden banen. Het concurrentievermogen van die sector moet gevrijwaard blijven: vandaar de gunstige voorwaarden met betrekking tot brandstof. Dat betekent niet dat deze sector geen milieunormen zullen worden opgelegd, maar een verhoging van de belasting op brandstof is geen goede oplossing. Er zullen maatregelen worden genomen die beantwoorden aan de begrenzingen en quota die zijn vastgesteld overeenkomstig de doelstellingen uit de akkoorden van Kyoto.

De heer Schoupe haakt in op het antwoord van de minister op de tussenkomst van de heer Thissen. Hij meent dat de regering teveel een goed nieuws show opvoert. Zo wil ze nogmaals de tijdens de vorige legislatuur besliste belastingverminderingen waaraan alsnog uitvoering dient te worden gegeven, als een nieuwe maatregel van deze regering voorstellen.

Hoewel zijn fractie niet tegen de inhoud van artikel 35 gekant is, moet zij toch vaststellen dat ten aanzien van de accijnsverhogingen en de daarmee gepaard gaande BTW-ontvangsten die door de

gouvernement, la rétribution pour les plaques numériques ne sera réduite de moitié qu'en 2004, pour être éventuellement supprimée complètement en 2006.

En supposant que le nombre des immatriculations des véhicules en 2004 soit au même niveau qu'en 2001, cela voudrait dire que cette rétribution serait diminuée de quelque 35 millions d'euros. Face à cela, on aurait les recettes de trésorerie complémentaires résultant de l'augmentation des accises de 2,8 eurocents. Même en tenant compte de la suppression progressive de la taxe compensatoire des accises (255 millions d'euros) et des remboursements aux transporteurs routiers, le surcoût global pour les utilisateurs s'élèverait à 4 milliards d'euros jusqu'en 2008.

Le ministre met fortement en doute cette estimation.

Mais ce qui dérange encore le plus M. Schouppe, c'est que d'une part, on accorde progressivement pour 35 millions d'euros de réductions de charges et que les 5,5 millions de propriétaires de voitures devront s'acquitter immédiatement des augmentations d'accises. Quand on parle de la variabilisation des dépenses automobiles, l'intervenant ne peut s'empêcher de penser au «*kwartje*» de M. Kok. Le résultat de la mesure prise par ce dernier aux Pays-Bas s'est finalement soldée par un résultat nul sur le plan de la réduction de l'usage de la voiture. Ce sera le cas également chez nous, sauf si l'on propose une véritable alternative par le biais des transports publics. Mais cela suppose des mesures véritablement volontaristes pour rendre ceux-ci attrayants.

Enfin, selon M. Schouppe, cette mesure n'a rien d'une reconversion de coût fixes en coût variables. Il s'agit ni plus ni moins d'une augmentation importante des coûts variables, laquelle n'est aucunement compensée par une diminution marginale des coûts fixes.

M. Thissen note que ce ministre déclare ici qu'on n'est pas dans un système de compensation. Cette déclaration est en contradiction avec les déclarations d'autres ministres du même gouvernement. Il a été dit que l'augmentation des taxes sur le gasoil serait compensée graduellement par des réductions de taxe sur le gasoil chauffage et sur les taxes d'immatriculation. En réalité, cette taxe ne vise pas à une compensation. On supprime une petite redevance parce qu'elle pose problème au niveau européen, en donnant l'illusion aux concitoyens qu'il y a effectivement une compensation. Toutefois, en réalité, le gouvernement veut trouver des recettes supplémentaires pour compenser la diminution des charges sociales. Dans le chef du ministre du Budget, il n'y a pas volonté d'indiquer que l'augmentation des taxes sur le gasoil a un objectif environnemental dans le cadre du protocole de Kyoto.

nieuwe regering worden ingevoerd, de retributie voor de kentekenplaten in 2004 slechts gehalveerd zal zijn om in 2006 eventueel volledig te worden afgeschaft.

In de veronderstelling dat het aantal inschrijvingen van voertuigen in 2004 op hetzelfde niveau zal liggen als in 2001, zou dat betekenen dat die retributie vermindert wordt met ongeveer 35 miljoen euro. Daartegenover staan de bijkomende ontvangsten voor de Schatkist voortvloeiend uit de accijnsverhoging van 2,8 eurocent. Zelfs als rekening wordt gehouden met de geleidelijke afschaffing van de accijnscompenserende heffing (255 miljoen euro) en met de terugbetalingen aan de wegtransporteurs, dan zou tot 2008 de globale meerkost voor de gebruikers 4 miljard euro bedragen.

De minister trekt deze schatting sterk in twijfel.

Wat de heer Schouppe nog het meest stoort is dat er enerzijds geleidelijk voor 35 miljoen euro lastenverminderingen worden toegekend, maar dat de 5,5 miljoen wagenbezitters de accijnsverhogingen wel meteen betalen. Als men dan spreekt over de variabilisering van de autokosten, dan doet dit de spreker denken aan het «*kwartje van Kok*». Volgens de heer Schouppe was het resultaat van deze maatregel in Nederland uiteindelijk nihil wat betreft het verminderd gebruik van de wagen. Dat zal hier ook het geval zijn behalve wanneer er een duidelijk alternatief aanwezig is via het openbaar vervoer. Er zijn echt voluntaristische maatregelen nodig om dat aantrekkelijk te maken.

Ten slotte meent de heer Schouppe dat deze maatregel geen zaak is van verschuiving van vaste naar variabele kosten. Het gaat doodeenvoudig om een belangrijke verhoging van de variabele kosten die geenszins gecompenseerd wordt door de marginale vermindering van de vaste kosten.

De heer Thissen merkt op dat de minister hier verklaart dat er geen sprake is van een compensatiesysteem. Dat druist in tegen verklaringen van andere ministers van dezelfde regering. Er is gezegd dat de verhoging van de taks op diesel geleidelijk gecompenseerd zouden worden door de verlaging van de taks op huisbrandolie en van de inschrijvingstaks voor voertuigen. In feite is deze taks niet bedoeld als compensatie. Een kleine retributie die problemen doet rijzen op Europees niveau, wordt afgeschaft en men laat de burger in de waan dat er een compensatie heeft plaatsgevonden. In feite zoekt de regering bijkomende inkomsten om het verlies aan sociale bijdragen te compenseren. De minister van begroting wil niet gezegd hebben dat de verhoging van de taksen op diesel een milieubeschermingsmaatregel is in het kader van het protocol van Kyoto.

M. Caluwé estime que l'article 35 est une mesure qui ne peut être mise en œuvre que si on y associe les gouvernements des régions (voir l'avis du Conseil d'État, doc. Chambre, n° 51-102/1, p. 48). Tout montre que cela n'a pas été fait. *Stricto sensu*, le Sénat pourrait encore réparer ce vice de forme. Même si le risque d'un recours contre une réduction fiscale est faible, il se pose un problème du point de vue strictement juridique. Peut-être les personnes réservant un numéro de plaque personnalisé pourraient-elles y voir un motif de discrimination.

Cette dernière exception, qui a été introduite à la Chambre par voie d'amendement, a pour effet, selon M. Caluwé, que la disposition figurant à l'article 35 ne correspond plus à l'exposé des motifs du projet de loi-programme. Il estime qu'il faut à présent énumérer toutes les exceptions. Sinon, des problèmes se poseront.

Le ministre du Budget et des Entreprises publiques déclare que, pour les autres exceptions prévues initialement dans l'exposé des motifs, les redevances diminuent également.

M. Caluwé concède que telle est la conséquence logique de l'amendement adopté à la Chambre.

IV. ARTICLES 38 ET 39

A. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Les articles qui concernent respectivement Belgacom et BIAC ont le même objet. Le Parlement avait délégué au Roi le pouvoir de modifier éventuellement la législation sur les deux entreprises. À l'origine, cette habilitation était valable jusqu'en 2002. Elle a été prolongée jusqu'au 30 juin 2003. On entend à présent reporter cette date d'un an, de sorte à pouvoir utiliser ce pouvoir rapidement et à bon escient si le besoin s'en fait sentir. Le cas échéant, le Sénat et la Chambre seront informés immédiatement du contenu des arrêtés royaux en question.

B. Discussion

M. Schouppe souhaite connaître l'état des affaires à propos de l'éventuelle cotation en bourse de Belgacom, dans le cadre de l'intention du gouvernement actuel d'alimenter le Fonds de vieillissement par le produit de cette cotation.

Le problème majeur à résoudre avant que Belgacom puisse faire son entrée en bourse est celui de l'apurement du déficit du fonds de pension. Le montant des obligations serait de quelque

De heer Caluwé meent dat artikel 35 een maatregel is die slechts kan worden geregeld na er de gewestregeringen bij te hebben betrokken (zie advies Raad van State, stuk Kamer, nr. 51-102/1, blz. 48). Het heeft er alle schijn van dat dit niet is gebeurd. Strikt genomen zou de Senaat dit vormgebrek nog kunnen herstellen. Het risico op een beroep tegen een belastingverlaging zal allicht klein zijn, doch strikt juridisch stelt er zich een probleem. Misschien zouden de mensen die een gepersonaliseerd opschrift voor hun nummerplaat reserveren, daar een grond van discriminatie in kunnen vinden.

Deze laatste uitzondering, die in de Kamer per amendement is aangebracht, zorgt er volgens de heer Caluwé voor dat de bepaling opgenomen in artikel 35 niet langer strookt met de memorie van toelichting bij het ontwerp van programmawet. Hij is van oordeel dat nu alle uitzonderingen moeten worden opgesomd. Zoniet komt men in de problemen.

De minister van Begroting en Overheidsbedrijven stelt dat voor de oorspronkelijk in de memorie van toelichting voorziene andere uitzonderingen, de retributies ook naar beneden gaan.

De heer Caluwé gaat akkoord dat zulks het logisch gevolg is van het in de Kamer aangenomen amendement.

IV. ARTIKELN 38 EN 39

A. Inleidende uiteenzetting van de Vice-Eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Deze artikelen die respectievelijk Belgacom en BIAC betreffen, beogen beide hetzelfde doel. Er was een bevoegdheidsdelegatie aan de Koning om mogelijke wijzigingen in de wetgeving rond beide bedrijven door te voeren. Deze machtiging liep oorspronkelijk tot in 2002 en werd daarna verlengd tot 30 juni 2003. De bedoeling is nu om die datum met een termijn van één jaar op te schuiven, zodat wanneer de noodzaak zich voordoet, van deze bevoegdheid snel en accuraat gebruik kan worden gemaakt. In voorkomend geval zullen de Kamer en de Senaat onmiddellijk worden geïnformeerd over de inhoud van de desbetreffende koninklijke besluiten.

B. Bespreking

De heer Schouppe peilt naar de stand van zaken inzake een mogelijke beursgang van Belgacom in het kader van het voornemen van deze regering om met de opbrengst hiervan het Zilverfonds te spijzen.

Het grootste probleem dat moet worden opgelost vooraleer Belgacom eventueel naar de beurs zou kunnen worden gebracht, bestaat uit het opheffen van het tekort bij het pensioenfonds. De verplichtin-

4,5 milliards d'euros alors que la valeur de l'actif du fonds n'est que de 3 milliards d'euros.

Le ministre déclare qu'avant d'envisager qu'elle puisse entrer en bourse, Belgacom doit passer par trois phases capitales.

Premièrement, il faut définir par écrit un « ordre de mission » indiquant la fonction que revêt Belgacom dans notre société actuelle. Le ministre pense à cet égard notamment au rôle de Belgacom en matière d'informatisation, d'internet large bande, de moyens de communication et surtout de service universel.

Deuxièmement, la structure de gestion doit être adaptée en vue de respecter les règles de « gouvernance d'entreprise ».

Troisièmement, il faut effectivement étudier comment régler le problème du fonds de pension. Il convient soit d'accélérer la libération des réserves de pension, soit de transférer le fonds de pension. En tout cas, le degré de couverture doit être suffisant. Les divergences de culture en matière d'investissements et de rendements escomptés constituent un problème majeur.

Selon le ministre, tant que ces trois phases n'auront pas été menées à bien, une entrée en bourse de Belgacom n'est même pas réalisable.

Le ministre ne perçoit pas non plus de lien avec le Fonds de vieillissement. Pour l'instant, il ne voit aucune raison, pour les pouvoirs publics, de faire entrer en bourse leur participation majoritaire dans Belgacom. Normalement, cela se fait soit en cas de besoin aigu de capital ou d'expertise, soit en cas d'intégration dans un plus grand ensemble. Aucun de ces problèmes ne se pose actuellement.

L'ordre de mission ne sera pas détaillé, mais donnera des orientations. Le temps n'est plus où l'on mettait l'accent sur le service universel en cabine publiques. Il faut moderniser l'interprétation de cette notion.

M. Schouppe se réjouit de constater que le service universel sera adapté dans le sens d'un soutien à l'administration électronique et à l'utilisation de l'internet. Tout le monde doit y avoir accès à un prix acceptable.

Le même intervenant se félicite également de la déclaration selon laquelle la solution du problème du fonds de pension de Belgacom est une condition *sine qua non* pour que l'on puisse envisager une éventuelle entrée en bourse.

M. Caluwé relève que l'article 35 accorde une délégation au Roi. Celle-ci doit répondre à une série de conditions pour être acceptable à la lumière de l'article 105 de la Constitution. L'une d'elle est la limitation dans le temps. Or, nous sommes ici devant

gen zouden ongeveer 4,5 miljard euro bedragen terwijl de activa van het fonds slechts 3 miljard euro waard zijn.

De minister verklaart dat vooraleer er sprake kan zijn van een beursgang voor Belgacom, dit bedrijf drie belangrijke fasen moet ondergaan.

Vooreerst moet er een duidelijke « mission statement » op papier worden gezet die moet aangeven wat de functie van Belgacom in onze huidige maatschappij is. Daarbij denkt de minister onder meer aan de rol van Belgacom inzake informatisering, breedbandinternet, communicatiemogelijkheden en vooral universele dienstverlening.

Ten tweede moet de beheersstructuur worden aangepast teneinde de regels van « corporate governance » te respecteren.

Ten slotte moet inderdaad nagegaan worden hoe het probleem van het pensioenfonds kan worden aangepakt. Ofwel moet er een versnelde volstorting van de pensioenreserves gebeuren, ofwel wordt het pensioenfonds overgeheveld. In ieder geval moet de dekkingsgraad voldoende zijn. Een belangrijk probleem bestaat in de cultuurverschillen inzake investeringen en rendementsverwachtingen.

Vooraleer deze drie fasen afgerond zijn, kan er volgens de minister zelfs geen sprake zijn van een beursgang van Belgacom.

De minister ziet ook geen verband met het Zilverfonds. Hij ziet op dit ogenblik geen enkele reden voor de overheid om de meerderheidsparticipatie in Belgacom naar de beurs te brengen. Dit gebeurt normaal ofwel als er een nijpende nood is aan kapitaal of expertise ofwel aan het opgenomen worden in een groter geheel. Op dit moment is geen enkel van die problemen aan de orde.

De « mission statement » zal niet gedetailleerd zijn, wel oriëntaties aangeven. De nadruk inzake universele dienstverlening op publieke telefooncellen is uit de tijd. De invulling van dit begrip moet worden gemoderniseerd.

De heer Schouppe juicht toe dat de universele dienstverlening zal aangepast worden in een richting die « e-government » en internetgebruik zal ondersteunen. Iedereen moet daar tegen een aanvaardbare prijs toegang tot krijgen.

Dezelfde spreker verheugt zich eveneens over de verklaring dat het oplossen van het pensioenfondsprobleem bij Belgacom een « *conditio sine qua non* » is vooraleer van een eventuele beursgang sprake kan zijn.

De heer Caluwé wijst erop dat artikel 35 de Koning een bijzondere volmacht verleent. Deze moet aan een reeks voorwaarden voldoen om aanvaardbaar te zijn in het licht van artikel 105 van de Grondwet. Één van die voorwaarden is een beperking in de tijd. Welnu,

une période de trois ans ! En outre, il doit s'agir aussi de circonstances exceptionnelles et d'une situation de crise. On peut difficilement dire que Belgacom soit dans ce cas.

Selon le ministre il s'agit simplement ici d'une procuration donnée dans une loi-cadre.

M. Caluwé souligne toutefois le risque, en cas d'utilisation éventuelle de cette procuration, que quelqu'un puisse invoquer des vices de forme pour faire annuler certaines décisions.

V. DISCUSSION DES AMENDEMENTS ET VOTES

Article 6

MM. Schouppe et Caluwé déposent l'amendement n° 5.

M. Schouppe renvoie à la justification de cet amendement. L'augmentation des accises prévue par cet article est extrêmement inéquitable, surtout pour les personnes qui occupent le million d'habitations pour lesquelles un raccordement aux conduites de gaz naturel est impossible. La majorité des ménages qui chauffent leur habitation au mazout de chauffage le font parce qu'ils n'ont pas la possibilité de passer au gaz naturel.

Si cette mesure est commandée par des raisons de respect de l'environnement, l'intervenant propose que l'on attende d'abord les résultats d'une étude scientifique sur le bilan environnemental global du gaz naturel et du mazout de chauffage, ou que l'on supprime à tout le moins l'injustice à l'égard des ménages qui n'ont pas la possibilité de passer au gaz naturel et que l'on encourage en outre l'utilisation de mazout de chauffage «écologique».

Le ministre déclare qu'un groupe de travail sera constitué avec des représentants du secteur concerné et sera chargé d'examiner la poursuite de la différenciation des divers produits et de formuler des propositions en la matière, notamment l'instauration d'un avantage fiscal pour le mazout de chauffage plus respectueux de l'environnement.

M. Dedecker fait une comparaison avec les abonnements sociaux en matière de transport ferroviaire: ce n'est pas parce qu'une frange de la population n'a pas accès à un avantage qu'il ne faut pas accorder celui-ci. C'est ainsi qu'une personne habitant à une distance respectable d'une gare n'a d'autre choix que de faire usage de sa voiture pour pouvoir prendre le train, alors qu'elle est pénalisée fiscalement pour l'usage de son véhicule.

Selon M. Schouppe, cette comparaison est boiteuse, car toute personne a la possibilité de prendre le train, même si elle n'habite pas en face d'une

we gaan hier tot een periode van drie jaar! Bovendien moet ook sprake zijn van uitzonderlijke en crisissituaties. In hoofd van Belgacom kan dit moeilijk hard worden gemaakt.

Volgens de minister gaat het hier gewoon om een volmacht in een kaderwet.

De heer Caluwé onderstreept evenwel het risico dat indien ooit van die volmacht gebruik zou worden gemaakt, iemand vormgebreken zou kunnen inroepen om bepaalde beslissingen te laten vernietigen.

V. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN EN STEMMINGEN

Artikel 6

De heren Schouppe en Caluwé dienen het amendement nr. 5 in.

De heer Schouppe verwijst naar de verantwoording bij dit amendement. De accijnsverhoging vervat in dit artikel is uitermate onrechtvaardig, vooral ten aanzien van de bewoners van zo'n 1 miljoen woningen die geen aardgasaansluiting kunnen krijgen. Het grootste deel van de gezinnen die hun woning verwarmen met stookolie, doen dit omdat ze niet kunnen overschakelen naar aardgas.

Als deze maatregel is ingegeven omwille van milieuoverwegingen, dan stelt spreker voor eerst een wetenschappelijke studie af te wachten over de totale milieubalans van aardgas en stookolie, of minstens de onrechtvaardigheid ten aanzien van die gezinnen die onmogelijk op aardgas kunnen overschakelen weg te werken en tevens het gebruik van milieuvriendelijke stookolie aan te moedigen.

De minister verklaart dat er een werkgroep zal opgericht worden, met vertegenwoordigers van de betrokken sector, die de verdere differentiatie tussen de verschillende producten zal bespreken en voorstellen formuleren, zoals bijvoorbeeld een fiscaal voordeel voor milieuvriendelijkere stookolie.

De heer Dedecker maakt een vergelijking met de sociale abonnementen voor de trein: het is niet omdat iets niet toegankelijk is voor een bepaalde bevolkingsgroep, dat men het voordeel niet mag toekennen. Zo moet iemand die ver van een station woont, eerst zijn wagen gebruiken om de trein te kunnen nemen, terwijl het gebruik van de auto fiscaal bestraft wordt.

Volgens de heer Schouppe loopt deze vergelijking mank, want iedereen kan de trein nemen, ook al heeft niemand een treinstation voor zijn deur, terwijl voor

gare; en ce qui concerne le gaz naturel, en revanche, les conduites doivent obligatoirement être amenées à l'habitation.

M. Caluwé a l'impression que ce sont surtout les groupes de population les moins nantis qui se chauffent au mazout, ce que conteste le gouvernement. Sur quelle étude le gouvernement base-t-il sa position ?

Mme De Roeck est en partie d'accord avec les intervenants précédents. Une mesure environnementale touche toujours une partie de la population qui n'a pas le choix, mais il y a urgence et nous ne pouvons pas reporter indéfiniment les mesures en matière d'environnement. Cela n'empêche pas l'intervenante de se préoccuper des personnes qui habitent des maisons mal isolées et mal chauffées et qui n'ont pas d'autre choix actuellement. Ce problème doit être résolu d'une autre manière.

M. Caluwé conteste d'ailleurs le point de départ de tout le raisonnement, selon lequel le mazout polluerait davantage que le gaz naturel. Il est bien possible que le bilan écologique global des deux combustibles soit plus ou moins identique, car les pertes de CO₂ qui accompagnent le pompage du gaz naturel sont plus importantes que celles liées au pompage du pétrole.

Article 6bis

Mme De Roeck dépose l'amendement n° 3, qui vise à insérer un article *6bis* complétant l'article 7 de la loi du 22 juillet 1993 instaurant une cotisation sur l'énergie en vue de sauvegarder la compétitivité et l'emploi.

L'auteur explique que cet amendement vise à exonérer de la cotisation sur l'énergie l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables et d'unités de cogénération de qualité.

M. Schouppe appuie cet amendement.

Le ministre répète qu'une différenciation plus poussée entre les différents produits est possible à l'avenir, non seulement en ce qui concerne les sources d'énergie, mais aussi pour ce qui est du gasoil moins polluant. Des négociations avec le secteur concerné sont déjà en cours.

Mme De Roeck attend l'initiative du gouvernement qui résoudra le problème posé par cet amendement.

Article 6ter

Mme De Roeck dépose l'amendement n° 4 qui vise à insérer un article *6ter* visant à prévoir que toute personne qui met à la consommation du mazout de

aardgas de leidingen wel degelijk tot aan de woning moeten gebracht worden.

De heer Caluwé heeft de indruk dat vooral de minder begoede bevolkingscategorieën hun woning verwarmen met stookolie, terwijl dit door de regering wordt tegengesproken. Op welke studie steunt de regering zich hiervoor ?

Mevrouw De Roeck is het gedeeltelijk eens met voorgaande sprekers. Een milieumaatregel treft altijd een deel van de bevolking dat geen keuze heeft, maar de nood is hoog en we kunnen niet blijven wachten met het treffen van milieumaatregelen. Dit neemt niet weg dat spreekster bekommerd is voor die mensen die wonen in slecht geïsoleerde en slecht verwarmde huizen en die nu geen andere keuze hebben. Dit moet op een andere wijze worden opgelost.

De heer Caluwé betwist trouwens het uitgangspunt van de hele redenering, namelijk dat stookolie vervuilerder zou zijn dan aardgas. Het is goed mogelijk dat de totale eco-balans voor beide brandstoffen een evenwicht weergeeft, want het verlies aan CO₂ bij het oppompen van aardgas is groter dan bij het oppompen van aardolie.

Artikel 6bis

Mevrouw De Roeck dient het amendement nr. 3 in dat ertoe strekt een artikel *6bis* in te voegen tot aanvulling van artikel 7 van de wet van 22 juli 1993 tot instelling van een bijdrage op de energie ter vrijwaring van het concurrentievermogen en de werkgelegenheid.

De auteur legt uit dat het amendement tot doel heeft elektriciteit geproduceerd met aanwending van hernieuwbare energiebronnen of door eenheden van kwalitatieve warmtekoppeling, vrij te stellen van de energiebijdrage.

De heer Schouppe steunt dit amendement.

De minister herhaalt dat een verdere differentiatie tussen de verschillende producten in de toekomst mogelijk is, niet alleen voor wat betreft de differentiatie inzake energiebronnen maar ook inzake minder vervuilende stookolie. Er zijn reeds onderhandelingen aan de gang met de betrokken sector.

Mevrouw De Roeck wacht het initiatief van de regering af dat een oplossing voor dit amendement zal bieden.

Artikel 6ter

Mevrouw De Roeck dient het amendement nr. 4 in dat ertoe strekt een artikel *6ter* in te voegen ten einde te voorzien dat iedereen die huisbrandolie gebruikt

chauffage doit être affiliée à une organisation qui pour objectif d'assainir toute forme de pollution auprès du consommateur.

L'auteur explique que les pouvoirs publics doivent contrôler les citernes à mazout. En effet, quand ces citernes fuient, elles polluent le sol. Toutefois, l'assainissement du sol constitue un coût énorme pour les familles. La plupart d'entre elles sont même incapables de payer. Elles pourront puiser de l'argent dans le fonds de financement assurant l'assainissement du sol.

Le ministre ne saurait accepter cet amendement parce qu'il va plus loin que le projet de loi-programme. Il propose que l'auteur de l'amendement dépose une proposition de loi allant dans ce sens.

Mme De Roeck déposera une proposition de loi et suppose que le ministre y donnera une suite favorable.

Le ministre examinera la proposition de loi dans un esprit positif.

Articles 8, 9, 10 et 11

MM. Schouppe et Caluwé déposent les amendements n°s 6, 8, 9 et 10 qui visent respectivement à supprimer les articles 8, 9, 10 et 11.

M. Schouppe renvoie à la réponse donnée par le ministre concernant la création d'un groupe de travail, par laquelle le ministre concède donc implicitement que sous le prétexte d'une variabilisation des coûts, on augmente en fait les impôts pour des raisons budgétaires.

Dans la justification de l'amendement (*cf.* doc. Sénat, n° 3-137/2) l'on fait d'ailleurs un calcul du produit de l'augmentation des accises et de la suppression des frais fixes qui montrent qu'il est clairement question non pas d'une mesure environnementale mais d'une simple augmentation des recettes du Trésor public.

Le ministre déclare qu'il ne peut pas accepter ces amendements. Contrairement à ce que prétend M. Schouppe, ces articles visent bel et bien à une variabilisation des frais de transport. Le ministre prend acte du plaidoyer de M. Schouppe en faveur des transporteurs routiers.

M. Schouppe réplique que ces articles auront eux aussi des conséquences pour ce qui est des transports ferroviaires.

M. Caluwé critique vivement l'utilisation des mots «variabilisation» des frais. Il est simplement question, selon lui, d'une augmentation des taxes, puisqu'il n'existe aucune alternative.

aangesloten is bij een organisatie die tot doel heeft elke vorm van verontreiniging ingevolge huisbrandolie bij de consument, te saneren.

De auteur legt uit dat huisbrandolietanks door de overheid gecontroleerd worden. Immers, wanneer deze tanks lekken, vervuilen zij de bodem. De bodemsanering is echter een enorme kost voor de gezinnen, voor de meeste zelfs onbetaalbaar. Uit het fonds dat de financiering van de bodemsanering verzekert, kan door de gezinnen geld worden geput.

De minister kan dit amendement niet aanvaarden omdat het verder gaat dan het voorwerp van deze programmawet. Hij stelt voor dat de auteur van het amendement een wetsvoorstel in deze zin zou indienen.

Mevrouw De Roeck zal een wetsvoorstel indienen en veronderstelt dat de minister aan het voorstel een gunstig gevolg zal geven.

De minister zal het wetsvoorstel op een positieve wijze onderzoeken.

Artikelen 8, 9, 10 en 11

De heren Schouppe en Caluwé dienen de amendementen nrs. 6, 8, 9 en 10 in ten einde respectievelijk de artikelen 8, 9, 10 en 11 te doen vervallen.

De heer Schouppe verwijst naar het eerder gegeven antwoord van de minister met betrekking tot het oprichten van een werkgroep, waarmee de minister dus impliciet erkent dat onder het voorwendsel van een variabilisering van de kosten in feite om budgettaire redenen een belastingverhoging wordt doorgevoerd.

In de verantwoording bij het amendement (zie: stuk Senaat, nr. 3-137/2) wordt trouwens een berekening gemaakt van de opbrengsten van de accijnsverhoging en de afschaffing van de vaste kost die aantoonde dat het duidelijk niet om een milieumaatregel gaat, maar om een pure verhoging van de inkomsten voor de Schatkist.

De minister kan deze amendementen niet aannemen. In tegenstelling tot hetgeen de heer Schouppe beweert, beogen deze artikelen wel een variabilisering van de kosten inzake vervoer. De minister neemt akte van het pleidooi van de heer Schouppe ten voordele van de wegvervoerders.

De heer Schouppe repliceert dat ook deze artikelen ook gevolgen zullen hebben voor het vervoer per spoor.

De heer Caluwé hekelt het gebruik van het woord «variabilisering» van de kosten. Het gaat, volgens hem, om een loutere belastingverhoging want er is geen alternatief.

Selon le ministre, il s'agit bien d'une variabilisation, étant donné qu'il y a bel et bien une alternative, à savoir le train.

Selon M. Schouppe, la SNCB doit recevoir alors au moins les crédits qui sont nécessaires pour pouvoir transporter tous les voyageurs.

MM. Schouppe et Caluwé déposent ensuite l'amendement n° 7 qui est un amendement subsidiaire à l'amendement n° 6.

M. Schouppe déclare que si l'on maintient l'article 8 il faudra au moins remplacer les mots «à partir du 1^{er} août 2003» par les mots «à partir du 10 août 2003» parce que, en raison des travaux parlementaires, il est impossible de respecter la première date. Une augmentation des accises ne peut pas être appliquée rétroactivement.

Le ministre déclare que toutes les décisions définitives concernant les diminutions et les suppressions de taxes ont été inscrites dans le projet de loi à l'examen, mais qu'en ce qui concerne le système du cliquet pour ce qui est des carburants moteurs l'on s'est contenté de donner une délégation au Roi. Le système des cliquets entrera dès lors en vigueur à une date qu'il appartiendra au Roi de fixer. L'article 10 prévoit la procédure applicable à cette fin.

M. Schouppe en déduit que la date de l'entrée en vigueur effective peut être postposée dans l'avenir.

M. Siquet demande si ces mesures influenceront l'index.

Le ministre répond que les produits en question ne figurent pas dans le panier qui sert à fixer l'index-santé.

Article 11bis

MM. Schouppe et Caluwé déposent l'amendement n° 11 qui vise à insérer un article 11bis (nouveau) en vue d'encourager la production et l'usage de combustibles respectueux de l'environnement à partir de sources d'énergie renouvelable.

M. Schouppe déclare que, pour la fixation du tarif de ces combustibles, il y a lieu de mettre au point un régime de faveur, comme dans les pays voisins.

Selon M. Dedecker, le ministre de l'Économie a déjà déclaré il y a plusieurs mois qu'un tel système conforme à la réglementation européenne serait en préparation.

Le ministre renvoie à la réponse qu'il a donnée au sujet du groupe de travail qui réexaminera l'ensemble de la problématique en question.

De minister herhaalt dat het wel om een variabilisering gaat want er is een alternatief, namelijk de trein.

Volgens de heer Schouppe moet de NMBS dan minstens de noodzakelijke kredieten krijgen om alle reizigers te kunnen vervoeren.

De heren Schouppe en Caluwé dienen vervolgens amendement nr. 7 in dat een subsidiair amendement op amendement nr. 6 is.

De heer Schouppe legt uit dat, indien het artikel 8 behouden blijft, minstens de woorden «vanaf 1 augustus 2003» moeten worden vervangen door «vanaf 10 augustus 2003» omdat de eerste datum onmogelijk kan gehaald worden vanwege de parlementaire werkzaamheden. Een accijnsverhoging kan niet retroactief in voege treden.

De minister legt uit dat voor alle belastingverminderingen en afschaffingen de definitieve beslissingen in dit wetsontwerp zijn opgenomen, maar alleen voor het cliquetsysteem voor motorbrandstoffen wordt een delegatie aan de Koning verleend. Het cliquetsysteem treedt dus in werking op een door de Koning te bepalen datum. Artikel 10 bepaalt hiervoor de te volgen procedure.

De heer Schouppe leidt hieruit af dat de datum van effectieve invoegetrede naar de toekomst kan verschoven worden.

De heer Siquet wenst te weten of deze maatregelen een gevolg zullen hebben op het indexcijfer.

De minister antwoordt dat deze producten niet opgenomen zijn in de korf om de gezondheidsindex te bepalen.

Artikel 11bis

De heren Schouppe en Caluwé dienen amendement nr. 11 in ten einde een artikel 11bis (nieuw) in te voegen om de productie en het gebruik van milieuvriendelijke brandstoffen uit hernieuwbare brandstoffen aan te moedigen.

De heer Schouppe legt uit dat voor het vaststellen van het tarief voor deze brandstoffen, net zoals in de ons omringende landen, een gunstregime moeten worden uitgewerkt.

Volgens de heer Dedecker heeft de minister van Economie enkele maanden geleden reeds verklaard dat een dergelijk systeem, dat in overeenstemming met de Europese regelgeving is, in voorbereiding zou zijn.

De minister verwijst naar zijn eerder gegeven antwoord over de werkgroep die deze hele problematiek zal herzien.

Article 12

M. Poty dit pouvoir soutenir parfaitement la mesure visant à supprimer progressivement la taxe compensatoire des accises.

Toutefois, il a une question quant à la fraude à l'immatriculation. De nombreux véhicules sont immatriculés dans les pays voisins, surtout au Grand Duché de Luxembourg. Cette mesure va réduire le nombre de fraudes et aussi repatrier un certain nombre de voitures en Belgique. Le ministre envisage-t-il une évaluation de cette mesure à cet égard dans les prochaines années et prévoit-il ou non une augmentation des ventes de nouvelles automobiles en Belgique ?

Le ministre souligne que les régions doivent conduire une politique qui va dans le même sens, à savoir celui d'une réduction de la taxe de mise en circulation et de la taxe de roulage, surtout pour les voitures qui remplissent les normes Euro 3 et Euro 4. En outre, la région peut instaurer une taxe au kilomètre pour l'usage de routes et d'autoroutes, et ce, au lieu d'une vignette pour l'usage des autoroutes. Il en résultera une variabilisation encore plus grande des frais et l'on espère que, de la sorte, le prix d'achat des voitures diminuera en Belgique et que l'on pourra assister à l'immatriculation d'un plus grand nombre de voitures chez nous.

M. Caluwé demande si le produit des augmentations des accises sera versé aux régions pour compenser la réduction de la taxe de mise en circulation et l'eurovignette.

Le ministre estime que les régions peuvent elles-mêmes arriver à réaliser un équilibre entre la taxe de mise en circulation et l'eurovignette grâce aux recettes supplémentaires qu'elles réaliseront par le nouveau système de taxation au kilomètre.

M. Caluwé en déduit que la taxation de la conduite automobile est doublement augmentée : elle l'est une première fois par une mesure fédérale (l'augmentation des accises, qui n'est pas compensée) et une seconde fois par une mesure régionale (la taxation au kilomètre, qui est compensée quant à elle).

Le ministre estime que ces deux augmentations doivent être compensées. Au niveau fédéral, la compensation est réalisée par la suppression de la taxe d'immatriculation. Les régions peuvent de leur côté compenser l'augmentation par une suppression ou une réduction des taxes qui relèvent de leur compétence.

Article 15

MM. Schoupe et Caluwé déposent l'amendement n° 12, qui vise à apporter deux modifications supplémentaires à l'article 145²⁴ du CIR 1992.

Artikel 12

De heer Poty kan de maatregel om de accijnscompenserende belasting af te bouwen, volledig ondersteunen.

Hij heeft evenwel een vraag over fraude bij de inschrijving. Veel voertuigen worden in de buurlanden ingeschreven, met name in het Groothertogdom Luxemburg. Deze maatregel zal het aantal fraudegevallen doen afnemen en een aantal voertuigen terug naar België brengen. Plant de minister een evaluatie van deze maatregel op dat vlak in de komende jaren en ook of er meer nieuwe wagens in België zullen verkocht worden ?

De minister wijst erop dat ook de gewesten een beleid in dezelfde richting moeten voeren, namelijk een vermindering van de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting, vooral voor die voertuigen die voldoen aan de Euro 3 en Euro 4-normen. Daarnaast kan het gewest een heffing per kilometer voor het gebruik van wegen en autowegen invoeren in plaats van een vignet voor het gebruik van de autowegen. Dit zal een nog grotere variabilisering van de kosten tot gevolg hebben, met de hoop dat aanschaf van een wagen in België goedkoper wordt en er ook meer wagens in België worden ingeschreven.

De heer Caluwé vraagt of de opbrengst van de accijnsverhogingen dan doorgestort zal worden naar de gewesten ter compensatie van de vermindering van de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet.

De minister meent dat de gewesten zelf een evenwicht kunnen bereiken tussen de belasting op de inverkeerstelling en het eurovignet door de hogere ontvangsten die zij zullen realiseren met het nieuwe systeem van de heffing per kilometer.

De heer Caluwé leidt hieruit af dat de belasting op het autorijden tweemaal wordt verhoogd: een eerste maal door een federale maatregel (de accijnsverhoging die niet gecompenseerd wordt) en een tweede maal door de gewesten (de heffing per kilometer die wel gecompenseerd wordt).

Volgens de minister moeten de twee verhogingen gecompenseerd worden. Op federaal vlak is de compensatie doorgevoerd door de afschaffing van de inschrijvingstaks. De gewesten kunnen het doen door een afschaffing of vermindering van de belastingen waarvoor zij bevoegd zijn.

Artikel 15

De heren Schoupe en Caluwé dienen amendement nr. 12 in dat ertoe strekt twee bijkomende wijzigingen aan te brengen in artikel 145²⁴ WIB 1992.

M. Schouppe estime que si la pollution préoccupe réellement le gouvernement et si l'on part du principe que le chauffage des habitations est la principale cause de pollution, il faut dans ce cas insister en priorité sur les incitants susceptibles d'encourager les citoyens à remplacer leurs anciennes chaudières à mazout. Outre qu'ils sont plus économiques, les nouveaux brûleurs assurent une combustion nettement meilleure. C'est pourquoi cet amendement propose d'augmenter de 500 euros les réductions d'impôt existantes en la matière.

Le ministre souhaite provisoirement maintenir les montants instaurés lors de la réforme fiscale de 2001. Ces montants pourront éventuellement être augmentés après évaluation.

Articles 19, 19bis et 19ter

Mme Lizin dépose l'amendement n° 1, qui vise à remplacer la date du 1^{er} septembre 2004 par la date du 1^{er} octobre 2003.

Mme Lizin dépose ensuite l'amendement n° 2, qui est subsidiaire à l'amendement précédent et qui vise à remplacer la date du 1^{er} septembre 2004 par le 1^{er} janvier 2004.

Mme Vienne explique que pour son groupe, il est essentiel de ne pas détériorer la situation difficile que connaissent les femmes qui attendent leurs créances alimentaires. Le PS préfère, d'une manière globale, que la mise en application de la loi du 21 février 2003 soit reportée à un moment où elle sera tout à fait opérationnelle. Ceci dans un but de ne pas nuire à une situation déjà difficile.

D'autre part, il ne faut pas que le remède soit pire que la maladie. Il est clair que le ministère des Finances n'est probablement pas le meilleur lieu pour régler la question. Il semble à Mme Vienne que la question des moyens techniques à mettre en place rapidement peut se faire ailleurs. Il y a sans doute des alternatives à trouver. Elle propose de formuler des alternatives dès la rentrée parlementaire.

M. Schouppe défend les amendements nos 13 à 15 qu'il a déposés conjointement avec M. Caluwé à l'article 19. Il déclare soutenir les amendements de Mme Lizin, même s'il estime qu'il y a moyen d'améliorer le régime prévu pour la période transitoire. Il faut rencontrer les aspirations légitimes qui existent en l'espèce.

L'amendement n° 13 tend à ce que ces avances d'un montant maximum de 175 euros puissent être accordées de toute façon. Par l'entremise des articles 19bis et 19ter proposés, les auteurs des amendements précisent que le cas échéant, au cours de la période transitoire, le versement serait effectué par les CPAS. Voilà

De heer Schouppe meent dat wanneer de regering werkelijk bezorgd is omtrent de vervuiling en men er van uitgaat dat het voornamelijk de verwarming van de woningen is die de grootste oorzaak daarvan is, dan moet prioritair worden aangedrongen op stimuli die de bevolking ertoe aanzetten hun oude stookketels te vervangen. Nieuwe branders zijn niet alleen zuiniger maar de verbranding is ook veel beter. Vandaar stelt dit amendement voor de terzake bestaande belastingverminderingen met 500 euro te verhogen.

De minister wenst voorlopig de bedragen ingevoerd bij de belastinghervorming van 2001 te behouden. Misschien kunnen na een evaluatie die bedragen worden verhoogd.

Artikelen 19, 19bis en 19ter

Mevrouw Lizin dient amendement nr. 1 in dat ertoe strekt de datum van 1 september 2004 te vervangen door de datum van 1 oktober 2003.

Mevrouw Lizin dient vervolgens amendement nr. 2 in dat een subsidiair amendement op het voorgaande is om de datum van 1 september 2004 te vervangen door 1 januari 2004.

Mevrouw Vienne verklaart dat het voor haar fractie van essentieel belang is dat de moeilijke situatie van vrouwen die wachten op hun alimentatie niet nog erger wordt. Algemeen is de PS er voorstander van dat de toepassing van de wet van 21 februari 2003 wordt uitgesteld tot hij volledig operationeel is, zodat een moeilijke situatie niet nog verder wordt geschaad.

Overigens mag de remedie niet erger zijn dan de kwaal. Het ministerie van Financiën is waarschijnlijk niet de beste plaats om deze kwestie te regelen. Mevrouw Vienne meent dat de kwestie van de technische middelen die zo snel mogelijk moeten worden uitgewerkt, elders kan worden geregeld. Alternatieven kunnen ongetwijfeld worden gevonden en zij stelt voor dat deze vanaf de start van het nieuw parlementaire jaar worden gezocht.

De heer Schouppe verdedigt de amendementen nrs. 13 tot 15 die hij samen met de heer Caluwé op artikel 19 heeft ingediend. Hij verklaart de amendementen van mevrouw Lizin te steunen, doch is van oordeel dat voor de overgangperiode een en ander kan worden verbeterd. Er moet worden tegemoetgekomen aan de rechtmatige verzuchtingen die dien-aangaande bestaan.

Amendement nr. 13 beoogt dat die voorschotten tot maximaal 175 euro sowieso zouden kunnen worden toegekend. Via de voorgestelde artikelen 19bis en 19ter stellen de indieners dat dit in dat geval in de overgangsfase zou gebeuren via de OCMW's. Daarom moet de compensatie die aan de OCMW's

pourquoi la compensation qui est versée aux CPAS doit être portée à 100% des avances non recouvrables. Du point de vue social, cette mesure semble être une solution plus qu'évidente.

Le ministre renvoie aux réponses qu'il a déjà données à la Chambre.

Premièrement, les CPAS vont pouvoir, à partir du 1^{er} septembre 2003, continuer la mission qui est la leur actuellement et donc éviter qu'il y ait une interruption dans le paiement des avances aux personnes qui en ont le plus besoin. Ce régime va se poursuivre jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi du 21 février 2003. Le ministre fait remarquer que les CPAS, et les communes en général, ne souhaitent plus intervenir par la suite.

Deuxièmement, les services du ministère des Finances sont prêts. Le problème n'est donc pas d'ordre organisation matérielle, il est d'ordre budgétaire. L'objectif est de mener au mois de septembre 2003 ce débat budgétaire et de fixer à partir de quelle date commencera à fonctionner le Service des créances alimentaires. Au plus tard, ce sera au 1^{er} septembre 2004. Si possible, le gouvernement viendra avec une date anticipée. Le point qui est le plus en débat est celui de savoir si pour tous les niveaux de revenus, le même système d'avances doit être mis en place ou non.

Pour ce qui concerne l'organisation, le gouvernement maintient la logique à la fois d'un service de recouvrement au sein du ministère des Finances et d'un paiement d'avances via ce ministère.

Le ministre des Finances souligne que son département reste totalement à la disposition pour réaliser l'opération. Si toutefois on préconise une autre formule, il est évident que ce département remettrait son tablier. On ne peut pas imaginer de recommencer un débat mené pendant 10 à 15 ans sur la manière d'organiser les choses. Le Parlement a fait son choix. Tout au plus, on pourrait modifier un peu les paramètres.

M. Thissen se dit rassuré par les propos du ministre après l'intervention de Mme Vienne qui l'interpellait extrêmement fort. Il rappelle sa demande d'avancer la mise en application du système au 1^{er} janvier 2004. Au moment où on fait des choix budgétaires, on fixe aussi des priorités budgétaires.

Mme Vienne trouve aussi que la date de mise en application de la loi du 21 février 2003 doit être le plus court possible.

À propos de ses deux amendements, Mme Lizin rappelle que pendant la législature précédente, on a construit l'équilibre qui a permis d'aboutir à ladite loi avec beaucoup de difficultés, mais avec l'appui des femmes parlementaires de tous les parties. Finalement, une version a passé le cap de la décision. Par conséquent, ne pas l'appliquer dans un délai logique

wordt betaald, worden opgetrokken tot 100% van de niet-terugvorderbare voorschotten. Dit lijkt sociaal gezien een meer dan voor de hand liggende maatregel.

De minister verwijst naar de antwoorden die hij reeds in de Kamer heeft verstrekt.

Ten eerste kunnen de OCMW's vanaf 1 september 2003 hun huidige taak voortzetten zodat de betaling van voorschotten aan mensen die ze het meest nodig hebben, kan doorgaan. Dit stelsel blijft bestaan tot de inwerkingtreding van de wet van 21 februari 2003. De minister wijst erop dat de OCMW's en de gemeenten in het algemeen daarna niet meer willen optreden.

Ten tweede zijn de diensten van het ministerie van Financiën klaar. Het probleem heeft dus niets te maken met de materiële organisatie, maar met het budget. De bedoeling is om in september 2003 dit budgettaire debat te houden en vast te stellen vanaf welke datum de dienst voor alimentatievorderingen kan beginnen te werken. Dat zal ten laatste 1 september 2004 zijn en indien mogelijk zal de regering die datum nog vervroegen. De hamvraag is nog of voor alle inkomensniveaus hetzelfde systeem van voorschotten moet worden gehanteerd.

Met betrekking tot de organisatie blijft de regering bij het systeem van een dienst voor de inning binnen het ministerie van Financiën en van een betaling van de voorschotten via het ministerie.

De minister van Financiën benadrukt dat zijn departement volledig ter beschikking staat voor het uitvoeren van deze operatie. Indien echter wordt gekozen voor een andere formule, zal zijn departement zijn medewerking uiteraard stopzetten. Een debat van 10 of 15 jaar over de organisatie kan toch niet worden herbegonnen. Het Parlement heeft zijn keuze gemaakt. Alleen de parameters zouden eventueel nog wat gewijzigd kunnen worden.

De heer Thissen is gerustgesteld door wat de minister antwoordde op de stevige interpellatie van mevrouw Vienne. Hij herhaalt voorstander te zijn van een toepassing van het systeem vanaf 1 januari 2004. Als er keuzes worden gemaakt inzake de begroting, worden ook de prioriteiten vastgelegd.

Mevrouw Vienne vindt ook dat de wet van 21 februari 2003 zo snel mogelijk in werking moet treden.

Wat haar twee amendementen betreft, wijst mevrouw Lizin erop dat tijdens de vorige legislatuur een evenwicht werd gevonden waardoor de wet, met de nodige hindernissen, toch kon worden goedgekeurd, met de steun van vrouwelijke parlementsleden van alle partijen. Uiteindelijk is er over een versie een beslissing gevallen. De wet niet in werking laten

qui serait le 1^{er} octobre 2003, paraît une sorte de gifle aux parlementaires qui ont fait passer la loi du 21 février 2003.

Mme Lizin fait remarquer que le Conseil des femmes francophones de Belgique proteste, ainsi que beaucoup d'autres organisations féminines. Les amendements constituent le relais de ces protestations. Il est inacceptable qu'un nouveau gouvernement commence par postposer un système qui est à même de sortir beaucoup de personnes, essentiellement des femmes, d'un niveau de pauvreté que la situation familiale leur fait subir alors qu'elles n'en sont pas responsables.

Mme Lizin considère donc que ce report est une négligence par rapport aux femmes qui sont en situation de besoin dans notre pays. Si le gouvernement a à ce point des difficultés à considérer qu'il s'agit d'un problème qui vaut une priorité budgétaire, il pourrait toujours phaser les catégories de personnes bénéficiaires pour atteindre l'ensemble dans trois ans. Il y a d'autres propositions intermédiaires encore qui permettraient de respecter un délai et de rencontrer un certain nombre de situations catastrophiques de femmes aujourd'hui.

Le ministre des Finances rappelle que pour les personnes les plus en difficultés, le gouvernement remet en place le système existant avec l'intervention des CPAS. De plus, le gouvernement souhaite dès la configuration du budget 2004 apporter la solution pour l'application de la loi du 21 février 2003 dans le courant de 2004, si possible avant le 1^{er} octobre 2004.

Articles 20 et 21

M. Schouppe commente les amendements n^{os} 16 et 17 qu'il a déposés avec M. Caluwé et qui visent à supprimer ces deux articles.

Il rappelle l'argumentation qu'il a développée à ce propos au cours de la discussion générale. Il ajoute qu'en ce qui concerne l'article 21, le produit de la taxe sur la valeur d'inventaire des organismes de placement risque de diminuer au lieu d'augmenter, et qu'on risque en outre d'assister à des milliers de pertes d'emplois dans les banques belges, en conséquence de la « fuite » prévisible de ces fonds.

De plus, cette mesure est diamétralement opposée à celles qui seraient prises en matière de rapatriement des avoirs belges à l'étranger.

M. Willems estime que le secteur bancaire ne s'opposera pas à l'article 20. Outre la taxe sur les livraisons de titres, les organismes financiers imputent

treden binnen een logische termijn, namelijk op 1 oktober 2003 is eigenlijk een kaakslag voor de parlementsleden die de wet op 21 februari 2003 hebben goedgekeurd.

Mevrouw Lizin wijst erop dat de Franstalige Vrouwenraad van België protesteert, net als heel wat andere vrouwenverenigingen. De amendementen zijn de vertaling van die protesten. Het is onaanvaardbaar dat de nieuwe regering begint met het uitstellen van een systeem dat heel wat mensen, voornamelijk vrouwen, uit de armoede zou halen waarin zij door hun familiale toestand buiten hun verantwoordelijkheid om terecht zijn gekomen.

Mevrouw Lizin vindt dit uitstel dan ook een groot verzuim ten opzichte van de behoeftige vrouwen in ons land. Als de regering zo moeilijk kan beoordelen of dit probleem een prioriteit vormt in de begroting, kan zij het voordeel toch alvast aan bepaalde categorieën mensen toekennen en binnen drie jaar aan iedereen. Er zijn nog andere tussenoplossingen waardoor de termijn wel nageleefd kan worden en een aantal catastrofale situaties van vrouwen vandaag al kunnen worden opgelost.

De minister van Financiën wijst erop dat de regering het bestaande systeem met hulp van het OCMW opnieuw invoert voor mensen die het moeilijk hebben. Bovendien wenst de regering bij de opstelling van de begroting voor 2004 een oplossing te vinden om de wet van 21 februari 2003 in de loop van 2004 toe te kunnen passen, indien mogelijk voor 1 oktober 2004.

Artikelen 20 en 21

De heer Schouppe licht de amendementen nrs. 16 en 17 toe die hij samen met de heer Caluwé heeft ingediend en die ertoe strekken deze artikelen te doen vervallen.

Hij herhaalt zijn betoog terzake gehouden tijdens de algemene bespreking. Hij voegt hieraan toe dat inzake artikel 21 de opbrengst van de taks op de inventariswaarde van beleggingsinstellingen niet alleen dreigt te dalen in plaats van toe te nemen, maar dat bovendien duizenden jobs in de Belgische banken dreigen verloren te gaan als gevolg van de te voorziene « uitvlagging » van deze fondsen.

Deze maatregel druist bovendien diametraal in tegen deze welke op het vlak van repatriëring van Belgische tegoeden in het buitenland zouden worden genomen.

De heer Willems meent dat de banksector geen bezwaren zal hebben tegen artikel 20. Naast de taks op de materiële levering van effecten rekenen de

encore séparément des frais propres qui découragent fortement le retrait matériel de titres.

M. Schouppe concède qu'une distinction doit être faite entre l'article 20 et l'article 21. Mais ces articles impliquent tous deux une augmentation d'impôt qui touchera spécifiquement les petits épargnants.

M. Dedecker souligne que de nombreux pays ne connaissent même pas les titres au porteur, de sorte qu'il faut relativiser l'effet néfaste de l'article 20.

Le ministre renvoie aux réponses qu'il a données dans le cadre de la discussion générale.

Article 35

MM. Schouppe et Caluwé déposent l'amendement n° 18 qui vise à inscrire explicitement dans la loi tous les actes pour lesquels les redevances relatives à l'inscription des véhicules y est supprimée.

M. Caluwé déclare que l'objectif est de faire la clarté et dès lors de prévenir l'insécurité juridique après l'amendement de cet article par la Chambre.

Le ministre des Finances souscrit à la déclaration de son collègue du Budget et des Entreprises publiques selon laquelle il n'y aura pas non plus de redevance pour la délivrance d'une copie du certificat d'immatriculation, pour la délivrance d'un duplicata et pour la réinscription. Il confirme ainsi que le gouvernement a adapté le point de vue qu'il avait défini dans l'exposé des motifs à la lumière de l'amendement de l'article en question par la Chambre.

M. Caluwé souligne que le gouvernement a encore consulté au dernier moment les régions au sujet de cette modification de la loi.

Selon le ministre les trois gouvernements régionaux sont parvenus à un consensus pour émettre un avis positif.

M. Caluwé tient à nuancer les choses et donne lecture d'une lettre des ministres Agalev du Gouvernement flamand. Ils trouvent que la manière dont on a demandé un accord urgent prouve que l'on ne se soucie guère d'assurer une bonne administration. Ils soulignent également que la loi-programme ne motive en rien cette mesure. Toutefois, l'accord de gouvernement fédéral prévoyait bel et bien cette mesure comme l'un des moyens permettant d'atteindre les normes de Kyoto. Les ministres Agalev ont toutefois conclu que l'effet global des mesures dans le cadre dit de la «variabilisation» des frais de voiture sera négatif pour la qualité de l'air dans notre pays.

financiële instellingen apart nog eigen kosten aan die het materieel opvragen van effecten sterk ontmoedigen.

De heer Schouppe gaat akkoord dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de artikelen 20 en 21. Deze twee artikelen houden evenwel beide een zuivere belastingverhoging in die specifiek de kleine spaarders zal treffen.

De heer Dedecker wijst erop dat in vele landen zelfs geen effecten aan toonder bestaan zodat het schadelijk effect van artikel 20 moet worden gerelativeerd.

De minister verwijst naar zijn antwoorden in het kader van de algemene bespreking.

Artikel 35

De heren Schouppe en Caluwé dienen amendement nr. 18 in dat ertoe strekt om alle handelingen waarvoor de retributies met betrekking tot de inschrijving van de voertuigen worden afgeschaft, expliciet in de wet in te schrijven.

De heer Caluwé geeft aan dat het de bedoeling is duidelijkheid te creëren en aldus rechtsonzekerheid te vermijden na de amendering die door de Kamer in dit artikel is doorgevoerd.

De minister van Financiën sluit zich aan bij de verklaring van zijn collega van Begroting en Overheidsbedrijven dat voor de uitreiking van een afschrift van het kentekenbewijs, het uitreiken van een duplicaat en de herinschrijving eveneens zullen vrijgesteld worden van retributie. Hij bevestigt daarmee dat de houding van de regering zoals opgenomen in de memorie van toelichting aangepast werd in het licht van de amendering door de Kamer van desbetreffend artikel.

De heer Caluwé wijst erop dat de regering ter elfder ure nog de gewesten geconsulteerd heeft over deze wetswijziging.

Volgens de minister zijn de drie gewestregeringen met consensus tot een positief advies gekomen.

De heer Caluwé wil dit nuanceren en geeft lezing van een brief van de Agalev-ministers in de Vlaamse regering. Zij vinden de manier waarop hoogdringend een akkoord werd gevraagd getuigen van weinig behoorlijk bestuur. Zij wijzen er ook op dat in de programmawet geen motivatie wordt gegeven voor deze maatregel. In het federaal regeerakkoord werd wel voorzien in deze maatregel als één van de middelen om de Kyoto-normen te bereiken. De Agalev-ministers concluderen echter dat het globaal effect van de maatregelen in het kader van de zogenaamde «variabilisering» van de autokosten negatief zal zijn voor de luchtkwaliteit in ons land.

Le ministre des Finances souligne que l'avis du gouvernement flamand était finalement positif.

Articles 38 et 39

MM. Schouppe et Caluwé déposent les amendements n^{os} 19 et 20 qui visent à supprimer ces articles.

Dans sa justification, M. Schouppe répète, à l'intention du ministre des Finances, l'argumentation qu'il a développée en ce qui concerne les articles 38 et 39 au cours de la discussion générale.

Le ministre des Finances se rallie en la matière également aux déclarations faites par son collègue du Budget et des Entreprises publiques. Il confirme que le gouvernement entend uniquement créer la possibilité de pouvoir agir rapidement, si nécessaire. En outre, il faudra encore de nombreuses discussions avec les entreprises concernées.

M. Schouppe estime enfin que comme les pouvoirs spéciaux demandés en l'occurrence ne sont motivés nulle part et qu'ils sont donc sans objet, il convient de supprimer ces articles. Comme les intentions du gouvernement ne sont pas connues, il s'agit de ce que l'on appelle des «chèques en blanc». Le gouvernement n'a encore pris aucune décision politique dans ces dossiers.

Le ministre le confirme.

VI. VOTES

Les amendements n^{os} 1 à 3 et 5 à 20 sont rejetés par 10 voix contre 5. L'amendement n^o 4 est rejeté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'ensemble des articles renvoyés à la commission des Finances et des Affaires économiques sont adoptés par 10 voix contre 5.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le rapporteur,
Louis SIQUET.

Le président,
Jean-Marie DEDECKER.

De minister van Financiën onderstreept dat het advies van de Vlaamse regering uiteindelijk positief was.

Artikelen 38 en 39

De heren Schouppe en Caluwé dienen amendementen nrs. 19 en 20 in om deze artikelen te schrappen.

In zijn toelichting herhaalt de heer Schouppe ten behoeve van de minister van Financiën de argumentatie die hij met betrekking tot de artikelen 38 en 39 reeds naar voor bracht tijdens de algemene bespreking.

De minister van Financiën sluit zich ook hier aan bij de verklaringen van zijn collega van Begroting en Overheidsbedrijven. Hij bevestigt dat de regering alleen de mogelijkheid wil creëren om indien nodig snel te kunnen handelen. Bovendien zijn nog veel besprekingen met de betrokken ondernemingen nodig.

De heer Schouppe meent ten slotte dat aangezien de hier gevraagde volmachten nergens gemotiveerd werden en dus geen voorwerp hebben, deze artikelen moeten worden geschrapt. Aangezien de intenties niet gekend zijn gaat het om zogenaamde «blanco cheques». De regering heeft politiek gezien in deze dossiers nog geen knopen doorgemaakt.

De minister bevestigt dit.

VI. STEMMINGEN

De amendementen nrs. 1 tot 3 en 5 tot 20 worden verworpen met 10 tegen 5 stemmen. Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen bij 2 onthoudingen.

De artikelen verwezen naar de commissie voor de Financiën en de Economische aangelegenheden in hun geheel worden aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Louis SIQUET.

De voorzitter,
Jean-Marie DEDECKER.