



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

COMMISSIE VOOR DE SOCIALE ZAKEN

mercredi
10-11-2004
Matin

woensdag
10-11-2004
Voormiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BELANG</i>	<i>Vlaams Belang</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Question de M. Benoît Drèze au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "l'assurance dépendance" (n° 3797) 1

Orateurs: **Benoît Drèze, Rudy Demotte**, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique

Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "les mesures en matière de dispense de prestations de travail et de fin de carrière" (n° 3882) 6

Orateurs: **Liesbeth Van der Auwera, Rudy Demotte**, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique

Question et interpellation jointes de - M. Georges Lenssen au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la réforme annoncée du régime des cotisations sociales sur les voitures de société" (n° 4022) 8

- Mme Trees Pieters au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "l'application de la cotisation de solidarité aux véhicules de société" (n° 467) 8

Orateurs: **Georges Lenssen, Trees Pieters, Rudy Demotte**, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique

Motions 19

Question de Mme Trees Pieters au secrétaire d'Etat à l'Informatisation de l'Etat, adjoint au ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'e-workspace et le statut des artistes" (n° 4187) 20

Orateurs: **Trees Pieters, Rudy Demotte**, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique

Question de Mme Greta D'hondt au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la reconnaissance des "AMS" en tant que maladies professionnelles" (n° 4297) 22

Orateurs: **Greta D'hondt, Rudy Demotte**, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique

INHOUD

Vraag van de heer Benoît Drèze aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de zorgverzekering" (nr. 3797) 1

Sprekers: **Benoît Drèze, Rudy Demotte**, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid

Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de maatregelen inzake vrijstelling van arbeidsprestaties en eindeloopbaan" (nr. 3882) 6

Sprekers: **Liesbeth Van der Auwera, Rudy Demotte**, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid

Samengevoegde vraag en interpellatie van - de heer Georges Lenssen aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de aangekondigde hervorming van het stelsel van sociale bijdragen op bedrijfswagens" (nr. 4022) 8

- mevrouw Trees Pieters tot de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "het onderwerpen van bedrijfswagens aan een solidariteitsbijdrage" (nr. 467) 8

Sprekers: **Georges Lenssen, Trees Pieters, Rudy Demotte**, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid

Moties 19

Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de staatssecretaris voor Informatisering van de Staat, toegevoegd aan de minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de E-workspace en het kunstenaarsstatuut" (nr. 4187) 20

Sprekers: **Trees Pieters, Rudy Demotte**, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid

Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de erkenning van "MSA" als beroepsziekte" (nr. 4297) 22

Sprekers: **Greta D'hondt, Rudy Demotte**, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid

COMMISSION DES AFFAIRES
SOCIALESCOMMISSIE VOOR DE SOCIALE
ZAKEN

du

van

MERCREDI 10 NOVEMBRE 2004

WOENSDAG 10 NOVEMBER 2004

Matin

Voormiddag

La séance est ouverte à 10.18 heures par Mme Pierrette Cahay-André, présidente.
De vergadering wordt geopend om 10.18 uur door mevrouw Pierrette Cahay-André, voorzitter.

01 Question de M. Benoît Drèze au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "l'assurance dépendance" (n° 3797)

01 Vraag van de heer Benoît Drèze aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de zorgverzekering" (nr. 3797)

01.01 Benoît Drèze (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, chers collègues, cette question a été initiée lors d'une intervention que j'avais faite au mois de septembre dans le cadre des débats en séance plénière sur le vieillissement. Je pense qu'elle s'inscrit dans l'actualité budgétaire puisque, dans mon esprit, l'assurance dépendance est une dynamique de prévention, dans une mesure - qui pourrait être importante - d'économie à long terme pour la sécurité sociale et les soins de santé en particulier.

L'effet conjugué du vieillissement et de l'effritement du lien familial rend impérieux, selon moi, la mise en œuvre d'un système public d'accompagnement des personnes dépendantes. À défaut, nous assisterons à une médicalisation excessive et inadéquate, et à un placement prématuré et coûteux des personnes dépendantes en maisons de repos, maisons de repos et de soins, hôpitaux, etc.

En novembre 2003, les mutualités chrétiennes ont publié une intéressante étude. J'en ai fait une copie que je vous remettrai après la réunion, si vous l'acceptez. Elle a été publiée dans le bimestriel d'information "MC Informations" du mois de novembre 2003. Cette étude compare les systèmes d'assurance dépendance mis en œuvre en Flandre depuis octobre 2001, en France depuis janvier 2002, en Allemagne depuis janvier 1995 et au Luxembourg depuis janvier 1999.

Mon propos n'est évidemment pas de critiquer, loin s'en faut, le système mis en œuvre en Flandre mais, au contraire, de s'intéresser à cette expérience et de voir quelles leçons peuvent en être tirées. En particulier, les différences entre ce système flamand et ceux mis en œuvre en Allemagne et au Luxembourg sont flagrantes. Dans ces deux derniers pays, les interventions financières sont nettement plus importantes, dans un rapport d'environ 1 à 10, ce qui est considérable.

En Allemagne et au Luxembourg, l'assurance dépendance permet réellement de couvrir les besoins alors qu'en Flandre, il s'agirait plutôt

01.01 Benoît Drèze (cdH): Door het samengaan van de vergrijzing en het verdwijnen van de familierelaties moet de overheid dringend een systeem voor de begeleiding van de zorgbehoevende organiseren. Zoniet zullen we te maken krijgen met een buitensporige medicalisering.

In november 2003 hebben de Christelijke Ziekenfondsen een vergelijkende studie gepubliceerd over de systemen die in Vlaanderen, Frankrijk, Duitsland en het Groothertogdom Luxemburg werden opgestart. Zowel in Duitsland (via sociale bijdragen) als in Luxemburg (via een alternatieve financiering) draagt het land in zijn geheel bij tot de financiering van het systeem.

Bij de invoering van die verzekering rees in ons land de vraag of die sector de eerste stap naar een geregionaliseerde sociale zekerheid zou vormen. Volgens ACV-voorzitter Cortebeeck zou met de splitsing van de sociale zekerheid in België de weg worden geëffend voor de invoering van het Angelsaksische model. De particulier verzekeringsorganismen hebben hun logica immers opgedrongen

d'une aide d'appoint.

Cette différence d'intervention a évidemment pour corollaire une différence dans le mode de financement. En Allemagne et au Luxembourg, le financement est assuré au niveau de l'ensemble du pays, c'est-à-dire au même niveau que les soins de santé proprement dits. Ce point me paraît capital. En effet, l'assurance dépendance a un prix, mais génère aussi d'importantes économies en évitant, notamment, une médicalisation excessive et un placement prématuré en institution de soins. Si l'assurance dépendance est financée à un niveau de pouvoir et les soins de santé à un autre niveau de pouvoir, l'un dépense à fonds perdus et l'autre fait des économies sans avoir investi pour cela.

En Allemagne, le financement est principalement assuré par le biais de cotisations sociales. Au Luxembourg, il repose aussi sur des systèmes alternatifs tels qu'une taxe électricité, par exemple.

Notre pays a été parmi les premiers, au début des années 1990, il y a donc environ 15 ans, à initier un débat sur l'assurance dépendance. La mise en œuvre, par contre, s'est heurtée à une question typiquement belge: doit-il s'agir du premier secteur d'une sécurité sociale régionalisée ou d'un secteur supplémentaire de notre sécurité sociale fédérale?

Début septembre de cette année, le président de la CSC, M. Luc Cortebееck, ouvrait à nouveau le débat. Ses prises de position sont intéressantes et limpides. Je cite des extraits de son intervention:

"La scission de la sécurité sociale servirait de cheval de Troie au modèle anglo-saxon. Un exemple éclairant: la Flandre a, seule, créé une assurance autonomie pour les personnes âgées qui n'existe pas à l'échelle fédérale, ni francophone.

Contrairement à ce qui se passe dans la sécurité sociale, le montant de la prime n'est pas lié à la hauteur du revenu. Les compagnies d'assurances privées, qui cogèrent ce système flamand avec les mutualités, ont imposé leur logique.

Conclusions.

1. Comme les recettes sont insuffisantes, les cotisations augmentent, pour les pauvres comme pour les riches.
2. Plus l'assiette de la sécurité sociale diminue, plus elle coûte cher. La morceler empêche de répartir les risques sur une grande masse".

Compte tenu de ces constats et observations, ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait souhaitable de procéder à une tripe évaluation? D'abord, une évaluation sérieuse du système mis en œuvre en Flandre que je qualifierais d'expérimental; ensuite, une évaluation du coût budgétaire du vieillissement en cas d'absence d'assurance dépendance ou en cas de système d'assurance dépendance se limitant à proposer un appoint aux personnes concernées et, enfin, une évaluation qualitative du mode de vie des personnes dépendantes et de leur environnement en cas de défaut d'assurance dépendance.

Pour prendre la mesure des besoins en aide externe, rappelons notamment qu'entre 1971 et 2002 la proportion d'isolés par rapport au

aan het Vlaamse systeem dat zij medebeheren.

Ware het niet verkieslijk tot een drievoudige beoordeling over te gaan, met name van het Vlaamse systeem dat ik experimenteel zou noemen, van de budgettaire weerslag van de vergrijzing en, vanuit kwalitatief oogpunt, van de levenswijze van de hulpbehoevenden?

Welke initiatieven denkt u te nemen?

nombre total de ménages est passée de 19 à 32%, et ajoutons que ce phénomène va sans doute se poursuivre à l'avenir.

Monsieur le ministre, comptez-vous prendre des initiatives en ce sens?

01.02 Rudy Demotte, ministre: Madame la présidente, monsieur Drèze, je tiens tout d'abord à signaler qu'il n'appartient évidemment pas au ministre fédéral des Affaires sociales de faire l'évaluation d'un système d'assurance dépendance qui a été initié par une Communauté, en l'occurrence la Communauté flamande.

Il est cependant évident que, dans le cadre du développement permanent de notre système de protection sociale, on peut apprendre beaucoup de l'analyse des mécanismes aujourd'hui mis en place dans les différentes entités constitutives du pays.

Toutes les réflexions préparatoires, les analyses qui sont effectuées en soutien à la prise de position politique se fondent sur des logiques comparatives, et vous le savez car votre milieu d'origine en atteste. Il faut chercher des modèles et voir, à l'épreuve des faits, ce qu'ils apportent comme plus-values.

L'assurance dépendance en Flandre trouve sa place dans la méthodologie comparative. Il faut en tirer un certain nombre d'enseignements. De même, il faut voir ce qu'on peut retirer du modèle allemand, du modèle français, et ensuite voir s'il y a des lignes générales dont on peut s'inspirer ou pas, car parfois les leçons viennent aussi des choses négatives.

L'évolution sociale et culturelle fait qu'il y a moins d'enfants, qu'il y a des familles monoparentales, qu'il y a davantage de ménages qui se disloquent. Tout cela affaiblit, reconnaissons-le, des réseaux informels qui sont des réseaux de soins, des réseaux de solidarité qui avaient leur utilité jusqu'à présent. Ces modifications ont un impact puisque la substitution aux organes "naturels" de prise en charge solidaire fait que les pouvoirs publics, les structures de soins entrent dans ces tissus de solidarité. Je dirais même qu'il y a parfois un risque de médicalisation du vieillissement, qui est une médicalisation par défaut.

En l'absence d'autres mécanismes de solidarité, on peut craindre dans certains cas que des personnes âgées ne retrouvent un tissu de solidarité que par la médicalisation, ce qui est à mon sens préoccupant que ce soit pour la gestion des deniers publics ou sur le plan humain au premier degré.

Au niveau fédéral, on a déjà pris des mesures qui permettent aux personnes âgées de se faire soigner dans des conditions financières plus favorables, si on parle cette fois du secteur des soins de santé. C'est l'occasion de le rappeler. Je ne veux pas vous faire l'inventaire des dispositions prises par le passé mais je souhaite replacer la discussion dans son contexte. Je pense notamment à la question du dossier médical global. Il est évident que son impact est important: on confie un dossier à un médecin généraliste, on bénéficie de ce fait d'une supervision, en tout cas d'une collecte de données globale par rapport à la patientèle, ce qui est très important pour les personnes âgées, et aussi d'un impact immédiat sur le portefeuille avec 30% de

01.02 Minister Rudy Demotte: Eerst en vooral wil ik erop wijzen dat het niet de bevoegdheid van de federale minister is om een verzekeringssysteem op het niveau van het Gewest te beoordelen. De analyse van de verschillende systemen die reeds bestaan, kan evenwel erg leerrijk zijn.

De huidige maatschappelijke evolutie verzwakt de natuurlijke solidariteit zo sterk dat de vergrijzing gemedicaliseerd dreigt te worden als we er niets aan doen.

Op federaal niveau werden al bepaalde maatregelen genomen, zoals het globaal medisch dossier, het WIGW-statuut en diverse forfaits.

Het stelsel van de thuiszorg is ontstaan uit het groeiende netwerk van de eerstelijnszorg. De dagcentra van hun kant zorgen ervoor dat de patiënten slechts voor een korte periode in de zorgstructuren moeten verblijven voordat ze weer naar huis kunnen worden gestuurd. Op die wijze wordt een buitensporige medicalisering in de ziekenhuizen voorkomen.

De bejaarden hebben steeds meer nood aan opvang. De vergrijzing heeft noodzakelijkerwijze gevolgen voor ons zorgsysteem. Dat kan niet anders als men aan de geleidelijke aftakeling van het menselijke lichaam denkt. Om hierop een antwoord te bieden zullen we nieuwe investeringen moeten doen en keuzes moeten maken om te voorkomen dat de algemene levenskwaliteit wordt aangetast.

Een degelijk verzorgingsbeleid

réduction du ticket modérateur.

Je suis d'ailleurs attentif à l'évolution du recours au dossier médical global dans l'ensemble du pays. J'ai constaté, il y a un an en commission, que l'usage du dossier médical global était plus important en Flandre, un peu moins dans la partie centrale du pays et encore moins en Wallonie. D'après les analyses qu'on me communique pour le moment, une évolution favorable se dessine mais il serait utile de lui redonner une impulsion.

Revenons un instant au statut VIPO. Il offre aux pensionnés dont les revenus n'atteignent pas un certain plafond un régime préférentiel de remboursement de leurs soins de santé. C'est un mécanisme qui insère dans sa philosophie des éléments qui existent dans d'autres pays comme la France ou l'Allemagne.

Ce système entoure la personne âgée d'un certain nombre de modes de remboursement préférentiels spécifiques liés à sa condition de personne âgée, ce que l'on ne retrouve pas de manière automatique dans les pays voisins. Cela signifie que notre régime doit être remis dans son contexte.

Il y a également les forfaits. Je pense tout d'abord aux forfaits alloués dans le cadre de maladies chroniques. Malheureusement, nous savons bien que plus nous vieillissons, plus nous sommes soumis à la logique des maladies et singulièrement de leur chronicité. Il y a ensuite le matériel d'incontinence pour lequel il existe aussi des forfaits. Il y a enfin - c'est celui dont je parle le moins facilement parce qu'il concerne non seulement les personnes âgées, mais aussi, et malheureusement, parfois des jeunes – les forfaits pour soins palliatifs.

Avant d'arriver à mes conclusions, je voudrais parler un instant des dispositions relatives au développement des soins à domicile. On a "maillé" la première ligne mais je tiens aussi à rappeler le rôle des centres de jour. Cette commission a abordé, à plusieurs reprises, la question de ces centres et la mise en place d'un réseau de soins efficace pour éviter la médicalisation à outrance dans la prise en charge par l'hôpital. Les centres de jour ont un rôle spécifique pour les personnes âgées car ils permettent des transits de courte durée dans des structures de soins et des renvois à domicile avec le suivi d'équipes spécialisées.

Laissez-moi vous dire qu'en raison du vieillissement de la population, les besoins d'accueil et de soins de qualité pour les personnes âgées augmentent fortement. Toutes les enquêtes internationales dont nous disposons à l'heure actuelle témoignent du fait qu'il n'y a pas de miracle: le vieillissement aura nécessairement, c'est une logique de biodégradation humaine, des impacts sur la condition physique et donc sur les systèmes de soins et les coûts en matière de systèmes de soins. Pour répondre à ces besoins, de nouveaux investissements seront nécessaires. Il faudra faire des choix. Si nous ne les faisons pas, nous pouvons craindre que la qualité globale de vie diminue.

Si on examine les chiffres affectés depuis 1998 à ces conditions spécifiques qui touchent à la place de la personne âgée dans les systèmes de soins, nous pouvons dire que les sommes allouées ont doublé, et il s'agit d'une estimation réaliste.

voor bejaarden vereist maatregelen op tal van gebieden en een samenwerking tussen de federale en gemeenschapsoverheden, die vandaag al in protocol-akkoorden wordt geregeld.

Er is almaar meer aandacht voor de studies over de weerslag van de vergrijzing. Ook de Kamer heeft zich over dat thema gebogen en aanbevelingen uitgewerkt. Ik heb een studieverslag over de evolutie van de behoeften op het stuk van de geneeskundige verzorging van bejaarden besteld. Ik wacht op de conclusies van dat verslag, die als uitgangspunt kunnen dienen om dienaangaande een debat met kennis van zaken te voeren.

En ce qui concerne la bonne politique de soins aux personnes âgées, elle implique des actions dans des domaines qui imposent la conjugaison des niveaux de pouvoir: régional, communautaire et fédéral. Une collaboration entre l'autorité fédérale et les autorités communautaires s'est déjà traduite aujourd'hui par des protocoles d'accords concernant les personnes âgées qui, à mon sens, en arrivent à une meilleure cohérence en matière de soins de santé.

Une attention croissante est accordée à des études qui évaluent les incidences — je viens d'en parler —, notamment budgétaires, sur notre système de soins de santé et notre protection sociale au sens large. Je vais vous rappeler, monsieur Drèze, que nous avons commencé, il y a quelques mois, un très beau débat sur le vieillissement au sein de notre assemblée parlementaire, dans lequel un certain nombre de recommandations ont été mises en avant. Nous y avons notamment reconnu collectivement que nous ne pouvions pas mettre en place une politique qui ne soit pas une politique intégrée, c'est-à-dire qui dépasse le niveau fédéral.

À ce titre, en accord avec le Conseil des ministres, j'ai donc chargé le service public fédéral de la Sécurité sociale de déposer un rapport d'étude sur l'évolution des besoins en matière de soins de santé des personnes âgées. L'intitulé exact de ce rapport est "Le rapport d'étude sur l'évolution des besoins en matière de soins de santé et les adaptations à apporter à l'offre afin de tenir compte des attentes changeantes des personnes âgées elles-mêmes, entre autres pour ce qui est de l'augmentation de l'utilisation préventive des soins et sur d'autres éléments qui influenceront la demande, notamment l'évolution démographique".

Les résultats de cette étude seront exploités de façon à éclairer encore notre débat et donc le processus décisionnel. Ce débat a déjà été entamé par la Chambre. Je n'ai pas encore de date à ce sujet: ne me demandez donc pas quand j'aurai les résultats de l'étude, je ne peux pas vous répondre dans le court terme. Dès que ces résultats seront transmis, j'espère pouvoir en débattre avec vous dans cette commission mais aussi devant mes collègues du gouvernement s'il s'avérerait utile que de nouvelles attitudes soient prises pour répondre aux défis posés par le vieillissement.

01.03 Benoît Drèze (cdH): Monsieur le ministre, je vois que nous sommes sur la même longueur d'onde en matière de constat sur l'évolution de la cellule familiale: dans les années à venir, de plus en plus de personnes âgées se retrouveront isolées chez elles. On risque donc une médicalisation accrue ainsi qu'un placement prématuré en institution et c'est bien cela qui vous préoccupe. Je crois qu'il y a un malaise en Belgique quant au problème de l'assurance dépendance.

Vous avez fait référence, à la fin de votre intervention, aux débats sur le vieillissement qui ont eu lieu dans cette commission et ont abouti à un texte adopté ici au début du mois de septembre. Quand on l'examine en détail, on y trouve une petite allusion à l'assurance dépendance: on y relève que le système existe en Flandre et on laisse entendre que les autres Régions devraient faire de même. Or, je crois que la Wallonie et Bruxelles ont raison de ne pas faire de même. L'intervention ultérieure de M. Cortebeek — qui est flamand,

01.03 Benoît Drèze (cdH): Wij zijn het eens over de gevolgen die de ontwikkeling van het kerngezin heeft.

Er heerst in België een malaise met betrekking tot de zorgverzekering. Wallonië en Brussel hebben het bij het rechte eind als zij het Vlaamse voorbeeld niet volgen. Het gaat niet om een communautaire kwestie maar om een debat ten gronde over de relevantie van de ingevoerde regelingen. Ik heb hier de vergelijkende studie die in november 2003 door de

comme chacun le sait – peut rassurer quelque peu puisqu'il reconnaît qu'il ne s'agit pas d'un débat communautaire mais d'une discussion de fond sur la pertinence des dispositifs.

Christelijke Mutualiteit werd uitgevoerd en die toelaat in te schatten welke maatregelen ter zake nog moeten worden genomen

Votre cabinet est sans doute bien informé mais je vais me permettre de vous remettre le comparatif établi en novembre de l'année dernière par les mutualités chrétiennes qui, en quelques pages, est extrêmement limpide sur la qualité nettement supérieure des systèmes en place notamment en Allemagne, au Luxembourg mais aussi en France. A la lecture de cette étude, on mesure le chemin qui nous reste à parcourir. Je crois très sincèrement, quel que soit le régime linguistique auquel on appartient, qu'il faut faire l'essentiel du chemin au niveau fédéral.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de maatregelen inzake vrijstelling van arbeidsprestaties en eindeloopbaan" (nr. 3882)

02 Question de Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "les mesures en matière de dispense de prestations de travail et de fin de carrière" (n° 3882)

02.01 **Liesbeth Van der Auwera (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik kom hier terug op de collectieve arbeidsovereenkomst van 21 mei 2001. Die CAO betreft de vrijstelling van arbeidsprestaties in het kader van de eindeloopbaanproblematiek en is van toepassing op de werkgevers en werknemers van de inrichtingen die aan de wet op de ziekenhuizen onderworpen zijn: de psychiatrische verzorgingstehuizen, samenwerkingsverbanden voor de oprichting en het beheer van initiatieven van beschut wonen en nog een aantal instellingen.

02.01 **Liesbeth Van der Auwera (CD&V):** Une convention collective de travail de mai 2001 prévoit la possibilité pour de nombreux employeurs d'accorder une réduction du temps de travail au personnel infirmier, soignant et assimilé à partir de 45 ans. Le personnel non infirmier est exclu de la réduction du temps de travail, ce qui me paraît injuste dans certains cas.

Het voltijds personeel van die werkgevers heeft volgens een aantal modaliteiten recht op een toekenning van vrijstelling van prestaties van zijn gemiddelde wekelijkse arbeidstijd. Vallen onder de toepassing van die regeling: het verpleegkundig en verzorgend personeel dat effectief verplegende en verzorgende taken uitoefent, het verplegend en verzorgend personeel dat hen omkadert, evenals het gelijkgesteld personeel.

Le ministre est-il disposé à élargir la mesure à tous les groupes professionnels engagés par ces employeurs?

Bij het koninklijk besluit van 23 september 2001, ter uitvoering van artikel 59 van de programmawet van 2 januari 2001, werd bepaald wat onder "verzorgend personeel" dient te worden verstaan. Daarin werd gesteld dat verzorgend personeel de werknemers zijn die een overeenkomst hebben als verzorgende en het barema genieten dat hiermee overeenkomt, alsook degenen die vallen onder de toepassing van artikel 54bis van het KB van 10 november 1967. Via de beroepsvereniging voor verpleegkundigen heb ik vernomen dat ook de sociaal verpleegkundigen onder het toepassingsgebied van de betreffende CAO aangaande de eindeloopbaanregeling vallen.

Dans la négative, sur quels critères objectifs le ministre se base-t-il?

Quel est l'impact budgétaire d'un élargissement éventuel?

Samenvattend kan gesteld worden dat de niet-verpleegkundigen uitgesloten worden van de arbeidsduurvermindering vanaf 45 jaar. Er wordt dus eigenlijk een onderscheid gemaakt op basis van de verschillende beroepen die actief zijn in de welzijnssector en er kunnen volgens mij vragen worden gesteld over de criteria waarop

men zich baseert om dit onderscheid te maken.

Mijn vragen aan u zijn de volgende. Bent u bereid die maatregel uit te breiden naar alle beroepsgroepen die bij de geciteerde werkgevers tewerkgesteld zijn? Zo nee, op welke objectieve criteria baseert u zich? Beschikt u over cijfers aangaande de budgettaire impact die een dergelijke uitbreiding zou kunnen hebben? Indien niet, bent u dan bereid dat te laten onderzoeken?

02.02 Minister **Rudy Demotte**: Mevrouw Van der Auwera, het meerjarenplan met betrekking tot de federale gezondheidssectoren, afgesloten tussen de sociale partners en de federale regering in maart 2000 voor de private sector en in november 2000 voor de openbare sector, voorziet in een specifieke maatregel voor de eindeloopbaan. Deze maatregel voorziet in een vermindering van de wekelijkse arbeidsprestatie vanaf 45 jaar ten gunste van de verpleegkundigen, de verzorgenden en het gelijkgesteld personeel. Onder "gelijkgesteld personeel" wordt het personeel bedoeld dat geen verpleegkundig, noch verzorgend personeel is, maar wel onderworpen is aan onregelmatige prestaties.

Ten eerste, de regering heeft niet de bedoeling de maatregelen uit te breiden tot het geheel van het personeel van de federale gezondheidssectoren.

Ten tweede, het gaat inderdaad om een specifieke maatregel voor het personeel van die sectoren, dat onderworpen is aan specifieke arbeidsomstandigheden.

Ten derde, in het kader van de eisenbundel die de vakbonden hebben ingediend in het vooruitzicht van het nieuwe meerjarenplan, vragen zij de uitbreiding van de maatregel. De kostprijs wordt op 86 miljoen euro geraamd, waarvan bijna 51 miljoen euro enkel voor de sector van de ziekenhuizen.

02.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Het onderscheid kan toch tot pijnlijke situaties leiden, omdat op sociale diensten van ziekenhuizen naast sociaalverpleegkundigen soms maatschappelijke assistenten werkzaam zijn. Zij doen vaak identiek hetzelfde werk. De eerste groep geniet de eindeloopbaanvoordelen, de andere niet. Dat geldt ook voor ergotherapeuten, psychologen, bewegingstherapeuten, medische secretaresses enzovoort.

In de Vlaamse gezondheids- en welzijnssector wordt dat onderscheid niet gehanteerd, omdat men ervan uitgaat dat alle beroepen in de welzijnssector zwaar zijn en zwaarder worden naar gelang van de leeftijd van de werknemer.

Kortom, het onderscheid leidt op het terrein tot ongelijke situaties voor personen die dagelijks gelijke prestaties verrichten.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

03 **Samengevoegde vraag en interpellatie van**

02.02 **Rudy Demotte**, ministre: Le régime de fin de carrière ne s'applique en effet qu'au seul personnel infirmier, soignant et assimilé au-delà de 45 ans. Le personnel assimilé doit également fournir des prestations irrégulières.

Le gouvernement n'a pas l'intention d'étendre le champ d'application de la mesure à d'autres groupes professionnels. Il s'agit d'une mesure spécifique pour des conditions de travail spécifiques.

Le cahier de revendications des syndicats pour les négociations d'un nouveau plan pluriannuel comporte l'exigence de l'élargissement de la mesure. Sa mise en oeuvre coûterait 86 millions d'euros, dont 51 millions d'euros iraient aux hôpitaux.

02.03 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Dans la pratique, la distinction est parfois douloureuse pour certaines personnes qui ne peuvent profiter de la mesure bien qu'elles effectuent exactement le même travail que celles qui bénéficient d'une réduction générale du temps de travail. En Flandre, cette distinction n'existe pas et on a tendance à reconnaître que tous les métiers de ce secteur sont lourds.

- de heer Georges Lenssen aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de aangekondigde hervorming van het stelsel van sociale bijdragen op bedrijfswagens" (nr. 4022)
- mevrouw Trees Pieters tot de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "het onderwerpen van bedrijfswagens aan een solidariteitsbijdrage" (nr. 467)

03. Question et interpellation jointes de

- M. Georges Lenssen au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la réforme annoncée du régime des cotisations sociales sur les voitures de société" (n° 4022)
- Mme Trees Pieters au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "l'application de la cotisation de solidarité aux véhicules de société" (n° 467)

03.01 Georges Lenssen (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in het verleden heeft de regering beslist socialezekerheidsbijdragen te heffen op bedrijfswagens. Zij heeft nu besloten die bijdragen beter te innen en neemt deze maatregel ook in het kader van de vergroening van de fiscaliteit.

In het verleden ontsnapten heel wat wagens aan deze heffing. De bedoeling is nu om alle bedrijfsvoertuigen onder deze sociale bijdrage te laten vallen. Aanvankelijk werd 33% geheven op het tarief dat als voordeel in natura werd beschouwd. Men beoogt nu een soort forfait toe te passen waar bovenop een bijdrage komt, niet op basis van de fiscale pk's maar van de CO²-uitstoten. Er werd eveneens gezegd dat de gemiddelde heffing voor bedrijven die aanvankelijk altijd een sociale bijdrage betaalden, zou dalen zodat zij zouden worden beloond door de nieuw ingevoerde maatregel. Het is goed dat iedereen een gelijke behandeling krijgt zodat degenen die in het verleden de heffing niet correct betaalden nu zeker niet zouden worden beloond. Het betreft hier een nieuwe heffing en het zou volgens mij dus onlogisch zijn retroactief te werk te gaan. Er zullen ook nieuwe criteria worden gebruikt en daarom rijst de vraag hoe de concrete invulling zal gebeuren.

Ik wil de minister de volgende vragen stellen. Ten eerste, hoe zal de correcte invulling van de nieuwe criteria gebeuren? Zal dit gebeuren op basis van klasse of van uitstoot van schadelijke stoffen? Ten tweede, met welke categorie maatregelen en daaraan verbonden forfaitaire bedragen zal worden gewerkt? Ten derde, wat zal de impact zijn van de nieuwe regeling op het uitwisselen van gegevens tussen de diverse ministeries? Ten vierde, wat zullen de financiële voordelen zijn voor werkgevers die in het verleden hun sociale bijdrage op een correcte manier hebben betaald? Ten vijfde, wanneer treedt deze regeling in werking? Is het de bedoeling retroactief te werk te gaan of niet? Wat zouden uw argumenten daarvoor zijn? Ten zesde, op welke manier kunt u garanderen dat alle bedrijfswagens die het voorwerp uitmaken van deze nieuwe regeling in de toekomst ook daadwerkelijk zullen worden belast?

03.01 Georges Lenssen (VLD): Le gouvernement a décidé d'améliorer la perception des cotisations de sécurité sociale sur les voitures de société. Cette mesure vise également à rendre la fiscalité plus écologique. L'objectif est de faire en sorte qu'aucune voiture n'échappe plus à cette cotisation. À l'avenir, une cotisation sera perçue en fonction des émissions de CO₂. Le montant de la cotisation moyenne serait moins élevé pour les entreprises qui ont toujours payé des cotisations sociales. Il ne me semble pas logique que la perception de ces nouvelles cotisations ait un effet rétroactif.

Comment le critère de la «catégorie d'émission de gaz polluants» sera-t-il appliqué concrètement?

Quelles catégories et quels montants forfaitaires y afférents seront-ils utilisés?

Quelle est l'incidence de la nouvelle réglementation sur les échanges d'informations entre divers ministères?

Quels en sont les avantages financiers pour les employeurs qui ont payé correctement la cotisation sur les voitures de société par le passé?

Quand la nouvelle réglementation entre-t-elle précisément en vigueur?

Le ministre optera-t-il pour une réglementation avec effet rétroactif? Pour quelles raisons?

Comment s'assurer du fait que les nouvelles cotisations seront en effet payées pour toutes les voitures de société ?

03.02 Trees Pieters (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat deels, maar niet helemaal, in de richting van de vraag die daarnet werd gesteld door de heer Lenssen. Ik heb er echter een interpellatie van gemaakt, omdat ik mijn vraag wat uitgebreider wil stellen. Terzelfdertijd heb ik dezelfde vraag gesteld aan de minister van Financiën. Volgende week zal ze in de commissie voor de Financiën worden behandeld.

Mijnheer de minister, er rijden naar schatting 500.000 bedrijfswagens rond in België. Slechts voor 150.000 bedrijfswagens wordt er een solidariteitsbijdrage betaald. Ik heb het opzettelijk een solidariteitsbijdrage genoemd. Dat komt omdat op twee legale wijzen een bedrijfswagen ter beschikking kan worden gesteld door de werkgever aan de werknemer.

Het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen voor privé-doeleinden vormt in principe een deel van het loon. De wagen wordt immers meestal ook gebruikt om dagelijks van en naar het werk te rijden, om boodschappen te doen en om andere verplaatsingen te maken. Eventueel kan dat gebeuren in de vakantieperiodes of tijdens de weekends.

Volkomen wettelijk kan de werknemer een vergoeding aan zijn werkgever betalen voor de bedrijfswagen. Is de vergoeding gelijk aan het voordeel alle aard, dan geniet de werknemer geen voordeel meer en wordt hij dus niet belast. Wordt de bedrijfswagen ter beschikking gesteld tegen betaling van een vergoeding, dan worden de gewone BTW-regels toegepast. De BTW wordt berekend tegen een tarief van 21% van de aangerekende vergoeding. Is de vergoeding gebaseerd op het voordeel alle aard, dan is dat bedrag inclusief BTW en dient bijgevolg de regel van drie te worden toegepast om de BTW te berekenen. De wijze waarop de vergoeding wordt betaald – rechtstreekse betaling, afhouding van het loon – speelt geen rol. Het is als het ware alsof de werknemer een wagen least bij zijn werkgever in plaats van bij een leasingmaatschappij.

Wordt de wagen kosteloos ter beschikking gesteld, dan zal de werknemer op het voordeel alle aard worden belast. Enkel in dat geval dient de werkgever overeenkomstig artikel 38, §3quater, van de wet van 29 juni 1981 een solidariteitsbijdrage van 33% op het voordeel te betalen aan de RSZ. Het voordeel wordt berekend overeenkomstig het fiscaal voordeel alle aard. Het aantal kilometers voor een trimester mag daarbij evenwel niet lager zijn dan 1.250.

Klaarblijkelijk kiezen de meeste werkgevers en werknemers voor de betaling van een vergoeding voor de bedrijfswagen. De minister van Financiën, Didier Reynders, heeft de omvang van het voordeel alle aard recent verlaagd. Daardoor dienen werkgevers een kleinere solidariteitsbijdrage te betalen. Zij zullen allicht talrijker worden.

Bij een circulaire van AOIF nr. 8/2004, door de minister van Financiën ondertekend, heeft hij de forfaitaire kilometeraantallen voor de woon-werkverplaatsingen en de andere, eigenlijke privé-verplaatsingen,

03.02 Trees Pieters (CD&V): Le nombre de voitures de société en circulation dans notre pays est estimé à 500.000 alors que la cotisation de solidarité n'est payée que pour 150.000. La plupart des employeurs et des travailleurs préfèrent en effet payer un montant compensatoire pour la voiture, de sorte que la cotisation de solidarité n'est pas due.

La circulaire AFER n°8/2004 du ministre des Finances limite les nombres de kilométriques forfaitaires pour les déplacements domicile-lieu de travail et d'autres déplacements strictement privés à 5.000 et à 7.500 kilomètres selon que la distance entre le domicile et le lieu de travail du contribuable est égale ou supérieure à 25 kilomètres. Les kilomètres privés supplémentaires ne sont plus imposés. Cette circulaire récente est en flagrante contradiction avec la déclaration de politique du 12 octobre 2004, dans laquelle le gouvernement prévoyait d'adapter la cotisation sur les voitures d'entreprises en fonction de l'usage privé qui en est fait.

Pour toute voiture de société utilisée à des fins privées, le montant de la cotisation forfaitaire d'ONSS perçue est déterminé par les chevaux fiscaux et le taux d'émission de CO₂. Les autorités prévoient ainsi une recette supplémentaire de 155 millions d'euros pour 2005.

Le gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter les charges sur les voitures de société ou de les réduire ? Comment est-il possible – je me réfère à une déclaration de M. De Gucht – qu'une nouvelle taxe rapporte plus alors qu'elle représente malgré tout une réduction de l'impôt pour les entreprises ? La cotisation de

gereden met een voertuig dat ter beschikking wordt gesteld door een werkgever, beperkt tot 5.000 en 7.500 kilometer, naargelang de belastingplichtige respectievelijk minder dan 25 kilometer of meer dan 25 kilometer van zijn werk woont.

In vergelijking met artikel 18, §3, punt 9 van het koninklijk besluit met betrekking tot het wetboek van inkomstenbelastingen 1992, is deze rondzendbrief voor de meeste werknemers die een bedrijfsvoertuig ook privé gebruiken, ongetwijfeld een verbetering. Immers, de Koning bepaalt dat het belastbare voordeel aller aard minstens 5.000 kilometer bedraagt. Wie 200 dagen op een kalenderjaar werkt en 25 kilometer van zijn werkplaats woont, zou bijgevolg reeds wettelijk worden belast op 5.000 kilometer. Alle extra kilometers die hij privé aflegt, worden ingevolge deze rondzendbrief in principe niet langer belast en er wordt dus ook geen solidariteitsbijdrage gegeven. Deze recente rondzendbrief staat in schril contrast met de aangekondigde maatregel in de beleidsverklaring van 12 oktober. De bijdrage op bedrijfswagens wordt gehermoduleerd voor elke voor persoonlijk gebruik ter beschikking gestelde bedrijfswagen. Bovendien zouden meer bedrijfswagens onderhevig worden aan de gehermoduleerde solidariteitsbijdragen.

U begrijpt de ongerustheid die de regering zaait bij de talrijke werkgevers en werknemers. Het voertuig waarmee een politieagent naar huis rijdt als hij van wacht is, gebruikt hij ook privé. Een verpleegkundige van het Wit-Gele Kruis bijvoorbeeld, die met een dienstwagen naar huis rijdt, gebruikt deze auto ook voor privé-doeleinden. Wanneer werknemers van nutsbedrijven zoals water-, gas-, en elektriciteitsmaatschappijen en van Belgacom van permanentie zijn, rijden zij ook met een bedrijfswagen naar huis. U kunt immers niet verwachten dat zij zich voor de urgente gevallen eerst naar het bedrijf haasten om er een bedrijfsvoertuig te nemen en zich vervolgens naar de plaats van het onheil te begeven.

Volgens de begrotingsnota zou op elke bedrijfswagen die ter beschikking wordt gesteld voor persoonlijk gebruik een forfaitaire RSZ-bijdrage worden geheven. De hoogte van dat forfait wordt bepaald door de fiscale PK en de CO₂-uitstoot. De begrotingsnota gaat uit van een opbrengst van 255 miljoen euro ofwel een meeropbrengst van 155 miljoen euro voor het jaar 2005. Dit is in tegenspraak met wat de toenmalige voorzitter van de VLD, de heer De Gucht, heeft gezegd.

Ik lees in het tijdschrift Fiscale Actualiteit, nummer 38, op pagina 3 dat dit al heel duidelijk is bepaald, in tegenstelling tot wat de heer Lenssen zei. Het is dus bepaald voor benzineauto's en dieselauto's gaande van klasse A, minder dan 100 gram/kilometer CO₂-uitstoot tot klasse G, 250 gram/kilometer en meer CO₂-uitstoot. De schalen zijn dus iets strenger voor dieselauto's. De bijdragen gaan van 250 euro tot 1.320 euro.

Deze bedragen worden geïndexeerd en kunnen oplopen van 276 euro tot 1452 euro. Het is duidelijk dat dit moet opbrengen voor de overheid en dat iedere werkgever hiervoor een bijkomende belasting zal betalen. De Fiscale Actualiteit schrijft dat een kleine troost bestaat in het feit dat die bijdrage tot nader order aftrekbaar blijft en niet onderworpen wordt aan een aftrekbeperking voor autokosten. Het is eigenlijk onbegrijpelijk, mijnheer de minister, wat hier allemaal

solidarité ONSS constitue-t-elle un impôt ? Prélever une cotisation de solidarité sur 350.000 véhicules de société, n'est-ce pas prélever un nouvel impôt ? La cotisation remodulée est-elle d'application pour tous les travailleurs, ainsi que pour les fonctionnaires ? La cotisation de solidarité de 33 pour cent sur l'avantage de toute nature sera-t-elle supprimée ? Dans la négative, utilisera-t-on malgré tout la même base pour la cotisation ONSS et pour l'avantage fiscal de toute nature ? Quelles délimitations présideront à l'imposition des émissions de CO₂ ? Cela concordera-t-il avec ce qui se fait dans le reste de l'Europe ? Est-il possible de calculer les émissions de CO₂ des véhicules anciens ?

gebeurt.

Deze regering heeft de verlaging van de sociale lasten voor de bedrijven tot een van haar hoofddoelen gemaakt. Zij blijft dat volhouden, alsook dat deze nieuwe maatregel met betrekking tot de bedrijfswagens niet neerkomt op een lastenverhoging voor het bedrijfsleven. Het VBO heeft deze hogere kosten in haar tijdschrift Infor-VBO nummer 36 betiteld als onaanvaardbaar. De regering blijft volhouden dat dit geen lastenverhoging is voor het bedrijfsleven. Uit de cijfers van de begroting moeten we toch constateren dat er een meeropbrengst is van 155 miljoen euro.

Ik stel mij ook vragen in verband met de uitwerking van de maatregel. Tot op heden wordt de solidariteitsbijdrage van 33% berekend op dezelfde wijze als het fiscale voordeel van alle aard. Het is mij niet duidelijk of de nieuwe CO₂-grondslag, zowel voor de fiscus als de RSZ, zal worden aangewend. Meer concreet maak ik me zorgen over de limietbepaling van de CO₂-uitstoot waarvan de hoogte van de bijdrage op bedrijfswagens zal afhangen en de gevolgen die dit op juridisch vlak kan hebben. Uit de media valt op te maken dat de regering ook andere grenzen zal vastleggen dan de EU. In de Fiscale Actualiteit staat met zoveel woorden dat wat in België is uitgedokterd niet conform de EU-richtlijnen is.

Ik heb dan ook een tiental vragen, mijnheer de minister. Ten eerste, welk beleid wil deze regering voeren ten aanzien van bedrijfswagens? Heeft zij de bedoeling om op bedrijfswagens meer of minder lasten te leggen? Ten tweede, hoe legt u uit dat een andere manier van heffing op bedrijfswagens meer opbrengt en toch minder belastingen betekent voor het bedrijfsleven? Ik verwijs hiervoor naar de uitspraak van de heer De Gucht en tegelijkertijd naar de cijfers die zijn opgenomen in de begroting. Ten derde, is de solidariteitsbijdrage ten bate van de RSZ-Globaal Beheer een belasting? Ten vierde, is het onderwerpen van 350.000 bedrijfswagens aan een solidariteitsbijdrage geen nieuwe belasting?

Deze regering heeft de mond vol van belastingverlagingen. Wij werden de voorbije maanden geconfronteerd met een sterke verhoging van de vennootschapsbijdrage. Alle bedrijfsleiders hebben dat twee weken geleden in hun bus gekregen.

De bedrijven worden geconfronteerd met een afschrijving "pro rata", die hun allemaal zeer veel geld kost en die zeer veel opbrengt voor de regering, een afschaffing van de milieuheffing in het kader van de vennootschapstariefverlaging, die neutraal moet zijn, vorig jaar nog een accijnsverhoging en het zogenaamde clicketsysteem.

Ten vijfde, aangezien de gehermoduleerde bijdrage op bedrijfswagens op het voordeel van het persoonlijk gebruik van elke ter beschikking gestelde bedrijfswagen zal worden geheven, had ik graag vernomen of dat voor alle werknemers en alle ambtenaren geldt.

Ten zesde, zult u, aangezien er sprake is van een forfaitaire RSZ-bijdrage, de solidariteitsbijdrage van 33% op het voordeel alle aard dan afschaffen?

Zo niet, zult u, ten zevende, zowel voor de RSZ-bijdrage als voor het

fiscale voordeel alle aard dezelfde grondslag gebruiken of bent u van mening dat de wet nog niet ingewikkeld genoeg is?

Ten achtste, welke afbakening zult u gebruiken om de CO₂-uitstoot te belasten?

Ten negende, zult u ervoor zorgen dat uw wetgeving in overeenstemming is met de vigerende regels in de andere Europese landen? Kan dat nog wanneer ik zie wat er nu ter discussie ligt? Wij moeten natuurlijk nog de programmawet krijgen waarin die bepaling is opgenomen, maar er is toch al een en ander uitgewerkt en in de fiscale berichtgeving lezen we al op papier wat de regering van plan is te doen.

Ten tiende, acht u het, aangezien de gemiddelde wagen dertien jaar in het verkeer blijft, mogelijk om de CO₂-uitstoot te berekenen voor oudere wagens? Immers, niet alle bedrijfswagens zijn jonger dan vijf jaar.

Mijnheer de minister, dat is een reeks van vragen, waarop ik toch graag een uitgebreid antwoord zou krijgen.

03.03 Minister **Rudy Demotte**: De mondelinge vraag van de heer Lenssen en de interpellatie van mevrouw Pieters hebben betrekking op hetzelfde onderwerp. Maar de invalshoek is een beetje verschillend. Mevrouw Pieters stelt veel vragen. Ik zal eerlijk op alle vragen trachten te antwoorden. Ik geef nu dus een globaal antwoord op - als ik het goed heb geteld - zestien verschillende vragen.

Ik antwoord bovendien namens mijn collega, de minister van Financiën, aangezien de twee interpellaties gelijklopend zijn.

Sinds 1 januari 1997 bepaalt artikel 38, §3 quater van de wet van 29 juni 1981 dat een solidariteitsbijdrage door de werkgever verschuldigd is op het voordeel van het persoonlijk en individueel gebruik van een voertuig dat hij ter beschikking van een werknemer stelt.

De berekeningsbasis van deze bijdrage wordt bepaald door een verwijzing naar de fiscale bepalingen en neemt enerzijds de fiscale pk's van het voertuig in aanmerking en anderzijds het aantal kilometers.

In het kader van de begrotingsopmaak voor 2005 heb ik een herziening van de berekeningswijze inzake de verschuldigde solidariteitsbijdrage voorgesteld. De redenen van die herziening hebben te maken met de moeilijkheden bij het toepassen van de huidige reglementering. De inspectie- en inningsdienst van deze bijdrage meldde, meer in het bijzonder, de volgende vijf problemen.

Ten eerste, de berekeningsbasis voor het in aanmerking te nemen aantal kilometers. Ten tweede, het begrip woon-werktraject. Ten derde, de controle van de elementen verstrekt door de werkgever in de aangifte van de sociale zekerheid. Ten vierde, de door sommigen ontwikkelde techniek om aan de betaling van de solidariteitsbijdrage te ontsnappen. Die werkgevers voorzagen in een tussenkomst van de werknemer in de kosten van de terbeschikkingstelling, maar zonder de werkelijke kosten van de terbeschikkingstelling helemaal te dekken. Dat ging zelfs over symbolische sommen. Ten vijfde, is er het

03.03 **Rudy Demotte**, ministre: Je réponds également au nom du ministre des Finances. Depuis le 1^{er} janvier 1997, l'employeur doit payer une cotisation de solidarité pour l'avantage qu'il offre à son employé, à savoir la mise à disposition d'un véhicule à usage privé. Cette cotisation est calculée sur la base des chevaux fiscaux et du nombre de kilomètres parcourus.

Une révision de ce mode de calcul a été proposée pour le budget 2005. Le service d'inspection et de perception des cotisations de solidarité a en effet attiré notre attention sur un certain nombre de problèmes : la base de calcul pour le nombre de kilomètres à prendre en compte, l'interprétation de la notion de 'trajet entre le domicile et le lieu de travail', le contrôle de la déclaration de la sécurité sociale, les nombreux mécanismes d'évasion appliqués par de nombreux employeurs et le manque d'instruments de contrôle.

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de banque de données fiable quant au nombre de véhicules soumis à la cotisation de solidarité, l'administration fiscale n'opérant pas de distinction entre

gebrek aan controlemiddelen met betrekking tot de voertuigen waarvoor theoretisch de solidariteitsbijdrage is verschuldigd.

Met betrekking tot het aantal voertuigen waarvoor de solidariteitsbijdrage is verschuldigd, bestaat tot nu toe, mevrouw Pieters, nog geen enkele betrouwbare gegevensbank. In de gegevensbank van de fiscale administratie wordt geen enkel onderscheid gemaakt tussen de voordelen van allerlei aard of naar gelang van het typevoordeel. Uit die gegevensbank kan men niet het aantal werknemers afleiden die belastingen betalen voor het voordeel dat voortvloeit uit de terbeschikkingstelling van een bedrijfsvoertuig door een werkgever.

De solidariteitsbijdrage, bepaald in de sociale wetgeving, werd in 2002 voor ongeveer 150.000 wagens geïnd.

De huidige regeling van de solidariteitsbijdrage verwijst naar de fiscale wetgeving. Mijn collega, de minister van Financiën, heeft met inwerkingtreding op 1 januari 2004 de fiscale regelgeving gewijzigd.

De nieuwe fiscale regeling heeft het aantal in aanmerking te nemen kilometers forfaitair bepaald. U hebt het daarnet gezegd. Deze nieuwe basis voor de fiscale berekening heeft praktisch geleid tot een forse vermindering van het bedrag van de solidariteitsbijdragen. Rekening houdend met deze elementen en met de wil van de regering om de aspecten van het leefmilieu beter in aanmerking te nemen, heeft de regering beslist de huidige regeling van de solidariteitsbijdragen te vervangen door een systeem gebaseerd op vier principes.

Ten eerste, de bijdrage is verschuldigd zodra een wagen door de werkgever rechtstreeks of onrechtstreeks ter beschikking van de werknemer wordt gesteld voor een ander dan een strikt professioneel gebruik. Het bewijs van het strikt professioneel gebruik zal voortvloeien uit het feit dat de wagen zich op het einde van de dag op de parking van de onderneming bevindt.

Ten tweede, de solidariteitsbijdrage is verschuldigd, zelfs als de werknemer bijdraagt in de kosten van de terbeschikkingstelling van de wagen, in de gebruikskosten.

Ten derde, de solidariteitsbijdrage bestaat uit een forfaitair maandbedrag.

Ten vierde, het bedrag van de solidariteitsbijdrage staat in verhouding tot het percentage van de CO₂-uitstoot.

De schaal bevat eenvoudigweg de categorieën van voertuigen omschreven in het koninklijk besluit dat de Europese richtlijn in Belgisch recht heeft omgezet. Het ontwerp van programmawet, voorgelegd aan de Raad van State, regelt uitdrukkelijk de situatie van de elektrische wagens, van de lpg-wagens en van de bestelwagens die ingeschreven werden vóór 2001. De regering heeft overigens beslist dat de inspectiediensten en de inrichtingen van de sociale-zekerheidsbijdragen toegang krijgen tot de gegevensbanken van de fiscale administratie en van de DIV.

Mevrouw Pieters en mijnheer Lenssen, alvorens uw precieze vragen te beantwoorden wens ik nog te verduidelijken dat de

les différents avantages de toute nature. En 2002, la cotisation de solidarité a été perçue pour environ 150.000 voitures.

La législation fiscale avait déjà été adaptée en date du 1^{er} janvier 2004 et une fixation forfaitaire du nombre de kilomètres à prendre en considération était déjà d'application. Il en est résulté une forte diminution des cotisations de solidarité. Le gouvernement a donc décidé d'appliquer pour ces cotisations une nouvelle méthode de calcul fondée sur quatre principes.

La cotisation est due à partir du moment où l'employeur met directement ou non la voiture à disposition de l'employé à des fins autres que strictement professionnelles, ce qui peut être établi par la présence de la voiture sur le parking de l'entreprise à la fin du dernier jour de travail.

La cotisation est également due lorsque l'employé participe aux frais d'utilisation du véhicule.

La cotisation est un montant forfaitaire mensuel qui correspond au taux d'émission de CO₂ de la voiture. L'échelle de calcul utilisée figure dans l'arrêté royal qui transpose la directive européenne. La cotisation de solidarité pour la sécurité sociale ne tient pas compte des chevaux fiscaux. Pour le fisc, la puissance fiscale reste la base de calcul. Nous allons essayer d'harmoniser les prélèvements fiscaux avec les normes écologiques imposées par l'Union européenne.

Mme Pieters a posé seize questions spécifiques. Je vais y répondre une par une.

Deux catégories de voitures peuvent faire l'objet d'une réglementation spécifique : les voitures électriques et les voitures à allumage électrique équipées

solidariteitsbijdrage, geïnd ten behoeve van de sociale zekerheid, absoluut geen rekening meer houdt met de fiscale kracht van het voertuig. Er bestaat slechts één berekeningsmechanisme, namelijk de CO₂-uitstoot. De berekeningsbasis in het kader van de fiscaliteit, voordeel van alle aard, blijft daarentegen de fiscale kracht van het voertuig. Het is evenwel bepaald dat de regering, in overleg met de Gewesten, zal onderzoeken of en hoe bepaalde fiscale heffingen op basis van de huidige fiscale pk's kunnen gemoduleerd worden in functie van dezelfde ecologische normen.

Mevrouw Pieters, ik moet u geruststellen wat betreft uw opmerking dat de sociale reglementering andere grenzen zou hanteren dan deze die werden vastgelegd in de Europese reglementering. De solidariteitsbijdrage is gebaseerd, zoals ik u al meedeelde, op de klassen van voertuigen die zijn vastgesteld bij het koninklijk besluit dat de Europese reglementering in het Belgisch recht heeft omgezet.

Ik zal nu antwoorden op de zestien verschillende vragen.

Ten eerste, het criterium werd bepaald door een verwijzing naar bijlage 1 van het koninklijk besluit van 5 september 2004. Er is in een specifieke regeling voorzien voor twee categorieën van voertuigen. Ten eerste, de voertuigen met elektrische aandrijving worden gelijkgesteld met de voertuigen die behoren tot categorie A. Ten tweede, de voertuigen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking lopend op vloeibaar gemaakte petroleumgassen, gemonteerd overeenkomstig de geldende wettelijke bepalingen.

Ten tweede, het bedrag van de solidariteitsbijdrage zal tussen 20,83 euro en 110 euro per maand schommelen. Het gaat om een voorlopig bedrag. Bij de begrotingsopmaak 2005 werd afgesproken dat de nieuwe regeling 256 miljoen euro moet opbrengen, of 156 miljoen meer dan de huidige regeling. De budgettaire impact werd geraamd op basis van 300.000 voertuigen die aan de solidariteitsbijdrage onderworpen zouden zijn. In 2002 werd de solidariteitsbijdrage enkel voor ongeveer 150.000 voertuigen betaald.

Ten derde, de regeringsbeslissing voorziet erin dat de databanken van de fiscale administratie, alsook van de DIV, met betrekking tot de bedrijfsvoertuigen ter beschikking worden gesteld van de inrichtingen van de sociale zekerheidsbijdrage en de inspectiediensten. Daartoe zal een protocol tot uitwisseling van gegevens tegen het einde van het jaar worden gesloten.

Ten vierde, er wordt in geen enkel bijzonder voordeel voorzien ten gunste van de werkgever die tot op heden de geldende wettelijke bepalingen naleefde. Alle werkgevers die voertuigen behorend tot de categorieën A en B ter beschikking van hun personeel stellen, zullen een lagere solidariteitsbijdrage betalen dan nu het geval is.

In Groot-Brittannië heeft het gebruik van de classificatie CO₂ een invloed gehad op de houding van de werkgevers die bedrijfswagens ter beschikking stellen.

Ik kom op uw vijfde vraag. De nieuwe regeling zal met ingang van 1 januari 2005 van toepassing worden. Er is dus geen terugwerkende kracht.

d'un système LPG installé conformément aux normes en vigueur.

Le montant de la cotisation de solidarité oscillera entre 20,83 euros et 110 euros par mois. Il s'agit de chiffres provisoires. La nouvelle réglementation doit rapporter 256 millions d'euros, soit 156 millions de plus que ce que rapporte la réglementation actuellement en vigueur. Ces estimations se fondent sur un total de 300.000 véhicules pour lesquels la nouvelle cotisation de solidarité sera due.

Les services de perception et d'inspection pourront consulter les banques de données de l'administration fiscale et de la DIV. Un protocole sera conclu à cet effet pour la fin 2004.

L'employeur qui a respecté les normes légales jusqu'à présent ne bénéficie d'aucun avantage particulier. Tous les employeurs qui mettent un véhicule de catégorie A et B à la disposition de leur personnel bénéficieront d'une cotisation de solidarité réduite.

La nouvelle réglementation entre en vigueur le 1^{er} janvier 2005. Elle n'a pas d'effet rétroactif.

La mission de contrôle des services de recouvrement et d'inspection sera facilitée par le droit de consultation des données du fisc et de la DIV. La définition plus claire du champ d'application sera sans aucun doute de nature à améliorer la perception des cotisations. La cotisation est due dès lors que le véhicule est mis à la disposition du travailleur. La compétence de compléter d'office ou de corriger les déclarations aux frais de l'employeur défaillant, sera attribuée à l'ONSS.

Cette mesure ne vise pas à augmenter la pression parafiscale, mais uniquement à permettre une perception correcte des montants dus.

Lors de la discussion avec les Régions, il sera tenté de tenir

Uw zesde vraag, het controlewerk van de inningsorganismen alsook van de inspectiediensten zal worden vergemakkelijkt, mijnheer Lenssen. Zij zullen inderdaad beschikken over de gegevens in het bezit van de fiscale administratie en de DIV met betrekking tot de bedrijfswagens. De publiciteit die al aan dat element werd gegeven, laat mij veronderstellen dat de werkgevers onmiddellijk het nut zullen inzien van de naleving van de wettelijke en reglementaire bepalingen met betrekking tot de verschuldigde solidariteitsbijdragen inzake bedrijfsvoertuigen.

De verduidelijking van het toepassingsgebied van de solidariteitsbijdrage zal ook de inning van de verschuldigde bijdragen verbeteren. Er wordt geen melding meer gemaakt van het begrip voordeel betreffende het persoonlijke en individueel gebruik van een terbeschikkinggesteld voertuig. De solidariteitsbijdrage zal verschuldigd zijn vanaf het ogenblik dat een voertuig ter beschikking wordt gesteld.

Een andere beslissing, genomen tijdens de begrotingsopmaak voor 2005, zal ook een invloed hebben op de houding van de werkgevers. Een sanctie die tot nu toe alleen van toepassing is op de werkgevers aangesloten bij de RSZPPO zal tot alle werkgevers worden uitgebreid. De RSZ zal, onder andere, de bevoegdheid krijgen om ambtshalve de sociaalezekerheidsaangifte in te vullen, aan te vullen of te verbeteren en dit op kosten van de falende werkgever.

Ik kom op uw zevende vraag. In het kader van de sociale reglementering gaat het geenszins, mevrouw Pieters, om een verhoging van de parafiscale druk. Het komt er uitsluitend en alleen op aan een betere en juiste inning van de verschuldigde bijdragen te waarborgen.

Wat de fiscale regeling betreft, preciseert de beslissing van de regering in het kader van de begrotingsopmaak 2005 bovendien dat bij de bespreking met de Gewesten de mogelijkheid zal worden onderzocht om met dezelfde leefmilieunormen rekening te houden. Dezelfde beslissing houdt eveneens in dat de fiscale regeling met betrekking tot de belasting verschuldigd door de werknemer, niet in vraag wordt gesteld. Dit houdt in dat de criteria bepaald in de fiscale rondzendbrief, niet zijn gewijzigd. Deze criteria betreffen het aantal kilometers dat in aanmerking wordt genomen voor het belasten in hoofde van de werknemer van de terbeschikkingstelling van het voertuig door de werkgever. Voor zover nodig herinner ik u eraan dat indien de solidariteitsbijdrage in het kader van de sociale wetgeving ten laste valt van de werkgever, de belasting wordt geheven ten aanzien van de werknemer-belastingplichtige die het betrokken voordeel geniet.

Ten achtste, zoals bepaald door de regering tijdens het begrotingsconclaf, zal de solidariteitsbijdrage minder kosten dan de huidige regeling, alleen voor die ondernemingen die de voertuigen aangaven en tegelijk een voertuig ter beschikking stelden behorende tot de klassen A en B volgens de CO₂-classificatie. Het nieuwe systeem zal meer kosten voor ondernemingen die allerlei constructies hadden opgezet om geen verschuldigde bijdragen te moeten betalen. Dit zal ook het geval zijn voor de werkgevers die de ter beschikking gestelde voertuigen niet aangaven of van wie de ter beschikking gestelde voertuigen tot klassen behoren hoger dan B. Voor zover dit

compte des mêmes normes environnementales. Le régime fiscal dont relève le travailleur et, par voie de conséquence, les critères fixés dans la circulaire fiscale ne font l'objet d'aucune modification.

La cotisation de solidarité entraînera un coût moins élevé pour les entreprises qui ont déclaré les véhicules et qui ont mis à la disposition de leurs travailleurs un véhicule de classe A ou B conforme à la classification CO₂. Les entreprises qui ont mis au point toutes sortes de stratagèmes pour échapper à ces cotisations payeront davantage. Il en va de même pour les travailleurs qui n'ont pas déclaré le véhicule mis à leur disposition. La cotisation de solidarité n'est pas une taxe et ne l'a jamais été.

Le nombre de véhicules pour lesquels la cotisation est d'application m'est inconnu. Je ne pense pas qu'une perception correcte signifierait automatiquement une augmentation des charges.

La cotisation doit être payée par tous les employeurs qui mettent une voiture à la disposition de leurs employés soumis au régime de la sécurité sociale.

Le nouveau système remplace le système actuel. L'adaptation nécessaire à la loi de juin 1989 a été apportée.

L'employeur doit payer la cotisation de solidarité alors que l'employé se doit de payer la taxe pour le véhicule mis à sa disposition. Utiliser le taux d'émission de CO₂ comme critère fiscal présuppose une concertation avec les entités fédérées. Lors de celle-ci, nous étudierons dans quelle mesure le taux d'émission peut servir de base de calcul pour la taxe.

L'arrêté royal du 5 septembre 2001 définit les catégories de véhicules prises en considération pour le calcul de la cotisation.

La base de calcul pour la

mocht nodig zijn herinner ik u eraan dat er geen enkele wijziging is van de fiscale wetgeving.

Wat uw negende vraag betreft, de solidariteitsbijdrage is geen taks en is er nooit een geweest.

Ten tiende, wat het aantal voertuigen betreft waarop de sociale solidariteitsbijdrage van toepassing is, mevrouw Pieters, kan ik uw raming bevestigen noch ontkennen. Deze maatregel heeft een juiste en betere inning van de verschuldigde bijdragen tot doel. Ik deel uw mening niet volgens dewelke een juiste en betere inning van de verschuldigde bijdragen, een verhoging van de lasten zou betekenen.

Dan kom ik bij uw elfde vraag. De solidariteitsbijdrage betreffende de bedrijfsvoertuigen is en zal van toepassing zijn op alle werkgevers van alle personen die onderworpen zijn aan de sociale zekerheid voor werknemers. Ze is dus van toepassing op alle werkgevers van werknemers en ambtenaren, die een bedrijfsvoertuig ter beschikking stellen van hun werknemers. Mevrouw Pieters, Ik herinner u er opnieuw aan dat de fiscale reglementering geen enkele wijziging ondergaat.

Op uw twaalfde vraag kan ik het volgende antwoorden. Het nieuw systeem vervangt het huidige systeem van de solidariteitsbijdrage. Er is nooit sprake van geweest om beide systemen, fiscale pk's en CO₂-uitstoot, gelijktijdig te laten bestaan inzake de solidariteitsbijdrage bestemd voor het globaal beheer van de sociale zekerheid. Het ontwerp van programmawet zoals voorgelegd aan de Raad van State, bepaalt dat het huidig artikel 38, paragraaf 3 quater, van de wet van 29 juni 1981, wordt vervangen. Ik herinner u er aan dat het uitsluitend de maatregel inzake sociale zekerheid betreft.

Ik vervolg met mijn antwoord op uw dertiende vraag. De solidariteitsbijdrage is ten laste van de werkgever. De belasting op het ter beschikking gestelde bedrijfsvoertuig, zoals opgenomen in de fiscale reglementering, valt ten laste van de werknemer. In de huidige stand van reglementering is het onmogelijk dezelfde basis in de fiscale regelgeving toe te passen. Het gebruik van het criterium CO₂-uitstoot in de fiscale wetgeving veronderstelt een overleg met – ik zei het reeds tweemaal – de deelregeringen. Ik wees er reeds op dat de beslissing van de regering, in overleg met de Gewesten, erin voorziet om na te gaan of de toepassing van het criterium CO₂-uitstoot kan uitgebreid worden als berekeningsbasis van sommige elementen van belasting.

Ik kom tot uw veertiende vraag. De klassen van voertuigen die in aanmerking worden genomen om het bedrag van de forfaitaire solidariteitsbijdrage te bepalen, zijn deze die bepaald zijn bij koninklijk besluit van 5 september 2001.

Zo kom ik bij uw vijftiende vraag. Zoals uit voorgaande elementen van mijn antwoord is gebleken, is de berekeningsbasis van de solidariteitsbijdrage op de bedrijfsvoertuigen terug te vinden in de Europese reglementering en de omzetting ervan in ons interne recht.

Ik herhaal dat het in aanmerking nemen van de CO₂-uitstoot in Groot-Brittannië een weerslag heeft gehad op de houding van de ondernemingen tegenover het type van voertuigen dat zij gebruiken of

cotisation de solidarité sur les véhicules de société figure dans la réglementation européenne et dans sa transposition en droit belge.

Enfin, il convient de distinguer les voitures de société et les véhicules de société. Les véhicules de société ne comptent généralement pas plus de quatre ans d'âge, tout comme les véhicules de société. S'ils ont été immatriculés avant 2001, ils seront classés dans la catégorie D.

ter beschikking stellen.

Ten slotte, mevrouw Pieters, er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de bedrijfswagens en de bedrijfsvoertuigen die ter beschikking worden gesteld. De bedrijfswagens zijn in heel grote meerderheid minder dan vier jaar oud. Voor de bestelwagens is de situatie enigszins verschillend. Het wetsontwerp voorgelegd aan de Raad van State, bevat dan ook een specifieke regel voor die voertuigen. Die voertuigen, indien zij vóór 2001 ingeschreven werden, zullen worden beschouwd als behorende tot klasse D.

Mevrouw Pieters, mijnheer Lenssen, ik hoop aldus precieze antwoorden op uw verschillende vragen te hebben gegeven. Bij de bespreking van de programmawet zullen wij de gelegenheid hebben om op die problematiek omstandig terug te komen.

03.04 Georges Lenssen (VLD): Mijnheer de minister, bedankt voor dat omstandig antwoord.

In de eerste plaats kan ik mij er best in vinden dat u overgaat naar een correcte inning. Het is niet meer dan normaal dat een belasting of een soort van sociale bijdrage op een correcte manier geïnd wordt, dat er geen misbruiken zijn en dat de goeden niet hoeven te betalen voor de slechten.

Het betreft hier een RSZ-bijdrage die al in het verleden ingevoerd werd. Ter attentie van mevrouw Pieters wil ik toch wel zeggen dat die beslissing ingevoerd werd onder het beleid van de voormalige CVP.

03.05 Trees Pieters (CD&V): (...)

03.06 Georges Lenssen (VLD): Ja, maar u was erbij. De RSZ-bijdragen op voertuigen is dus zeker niet nieuw.

Ik kan mij wel vinden in de voorstellen die nu voorliggen. Op basis van een milieuvriendelijke uitstoot werden verschillende klassen ingedeeld. Daarbij krijgen de klassen die zeer milieuvriendelijk zijn, een verlaging van de RSZ. Het is dan ook aan de werkgevers om uit te maken welke wagens zij ter beschikking zullen stellen van hun personeel. Zij hebben de keuze om in de toekomst na te gaan of zij al dan niet gebruik willen maken van die vermindering van sociale bijdragen.

Ik ben ook blij met de niet-retroactieve werking. Een bedrijfswagen is nog steeds een van de weinige middelen waarmee de werkgevers werknemers aan een bedrijf kunnen binden. Het is belangrijk dat er een goede band bestaat tussen de werknemer en de werkgever. Het is dan ook belangrijk dat het instrument bedrijfswagen zeker behouden blijft. Het is in België vaak heel moeilijk om op een fiscale en sociaal vriendelijke manier te bezoldigen. De bedrijfswagen is nog een van de weinige instrumenten om dat nog een klein beetje te vergoelijken. Het is dan ook goed dat dit behouden blijft. De maatregel die destijds door minister Reynders genomen is komt ook ten goede van de gebruiker. Ik ben heel gelukkig dat er geen heksenjacht georganiseerd wordt naar eventuele fouten die in het verleden gebeurd zouden zijn.

03.07 Trees Pieters (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de

03.04 Georges Lenssen (VLD): C'est bien la moindre des choses que de procéder à une perception correcte. Je tiens à souligner que la cotisation ONSS a été instaurée sous le règne du CVP.

03.06 Georges Lenssen (VLD): Je puis adhérer à des propositions qui lient le montant de la cotisation au caractère écologique. La non-rétroactivité de la mesure me réjouit par ailleurs. Il n'y aura pas de chasse aux sorcières, heureusement.

En Belgique, la voiture de société constitue un aspect de la bonne relation entre l'employé et l'employeur. C'est l'une des seules manières, dans ce pays, de proposer une rétribution fiscalement avantageuse. Aussi faut-il la maintenir à tout prix.

03.07 Trees Pieters (CD&V): La

minister, ik wil toch nog graag even dieper ingaan op een aantal zaken. Wij zullen met de programmawet natuurlijk de kans krijgen om daarover verder te discussiëren. Wij weten echter allemaal dat wat werd ingediend goedgekeurd zal worden en dat wat ingebracht wordt toch tot niet veel zal leiden.

Mijnheer Lenssen, u zegt dat dit het middel is om heel veel werknemers te binden aan hun bedrijf in de positieve zin. Ik kan dat alleen maar onderschrijven. Dat er geen heksenjacht geopend wordt op situaties uit het verleden lijkt mij toch maar normaal. Het is toch ingeschreven in alle wetten dat alles wat retroactief is perfide is. Dat lijkt mij dus normaal. Ik vraag mij af waar het misbruik in het verleden zat. Ik zie dat immers niet. Ik blijf mij dat dus afvragen.

Mijnheer de minister, u zegt dat u op dit ogenblik geen betrouwbare gegevens hebt en kunt hebben over het aantal voertuigen waarover het zou kunnen gaan vermits er geen databank is die kan stellen of het er 300.000 of 500.000 zijn. Verder in uw betoog zegt u dat u alleen maar een raming hebt gemaakt over hoeveel het zou kunnen gaan en dat u vanuit die raming met de gegevens van de te betalen euro's per CO₂-uitlaat een berekening gemaakt hebt voor de begroting die in elk geval positief is voor de regering en een meeropbrengst voor de regering zal betekenen.

U stelt terecht dat het hier gaat over een solidariteitsbijdrage en dat het geen taks is. De heer Lenssen spreekt over een sociale bijdrage die wel een taks is. Ik vraag mij af: "what's in a word?". Het gaat over een woordkeuze. We hebben dat in het verleden met deze regering reeds meerdere keren meegemaakt. Ik denk aan de BSE-taks die ook een belasting zou worden.

Dit is nog altijd niet geregeld voor zover ik weet. Het zou een gezondheidstaks worden. Men kan natuurlijk routes volgen om te ontsnappen aan het woord belasting door te spreken over een bijdrage, solidariteit of om het even wat. Wees toch zo verstandig om te weten dat degene die het betaalt op dat ogenblik wel weet dat het gaat over een belasting en een meeruitgave voor zijn bedrijf.

U zegt dat u dit allemaal heroriënteert voor het milieu. Ik kan daar voor een stuk inkomen, maar het is niet de eerste keer dat wij vanuit deze meerderheid belastingen zien gecreëerd worden voor het milieu. De verhoging van de accijnzen is er ook gekomen om milieudoeleinden. Ik heb daar mijn bedenkingen bij.

Het verheugt mij dat wat u aan de Raad van State hebt voorgelegd volgens u conform is met de Europese richtlijn. Ik wil enkel wijzen op wat ik gelezen heb in het tijdschrift van Febiac van oktober 2004.

voiture de société constitue bien sûr un moyen de lier les travailleurs. Il me paraît évident qu'on ne déclarera pas ouverte la chasse aux sorcières. Je ne vois vraiment pas en quoi consistaient les abus du passé.

Le ministre ne peut fournir qu'une estimation de la recette car il ne connaît pas le nombre exact de voitures de société. Quoi qu'il en soit, les recettes du gouvernement augmenteront.

Selon le ministre, il s'agit d'une cotisation de solidarité et non d'une taxe. En réalité, ce terme sert tout simplement à masquer le terme d'«d'impôt». Les employeurs ne s'y laisseront pas prendre. La notion d'impôts au bénéfice de l'environnement me laisse sceptique.

La cotisation de solidarité serait conforme aux directives européennes.

Je me réjouis du fait que les autorités fédérales ne soient pas compétentes pour généraliser ce système et en faire un avantage fiscal de toute nature. Je comprends en outre que cette mesure soit également d'application aux voitures mises à la disposition des pouvoirs publics et des institutions publiques. En ce qui concerne votre réponse à la question n° 16, je me demande toutefois si l'on peut véritablement parler d'égalité de traitement.

Je ne me réjouis pas de cette mesure qui est, selon moi, synonyme d'un alourdissement considérable des charges professionnelles alors que les entreprises de notre pays éprouvent déjà beaucoup de difficultés à garder la tête hors de l'eau.

03.08 Minister **Rudy Demotte**: Febiac is de Raad van State niet.

03.09 **Trees Pieters** (CD&V): Nee, maar toen bevond het zich nog niet bij de Raad van State. Is er al een advies van de Raad van State?

03.10 Minister **Rudy Demotte**: Men zegt mij dat de Raad van State van mening is dat het geheel in overeenstemming is met de Europese richtlijn.

03.11 **Trees Pieters** (CD&V): Febiac verklaart dat de federale regering op die manier de modellenpolitiek van de constructeurs doorkruist die afgestemd is op de Europese waarden. We zullen zien hoe de Raad van State zich daarover zal uitspreken.

Het verheugt mij ook dat u zegt dat dit niet kan worden geïmplementeerd op het vlak van de fiscale aspecten omdat dit overleg vraagt met de Gewesten. U kunt dit vanuit de federale context niet veralgemenen naar een fiscaal voordeel van alle aard. We zullen zien of dit ook zo is.

Ik meen ook begrepen te hebben dat deze maatregel niet alleen voor privé-wagens en bedrijfswagens geldt, maar ook voor alle wagens van de overheid en de overheidsinstellingen.

Ik heb nog een belangrijke vraag bij uw laatste antwoord op vraag 16 waarin u het heeft over bedrijfswagens en bedrijfsvoertuigen. Kan hier wel sprake zijn van een gelijke behandeling, wat toch een doorslaggevend argument is? Ik meen dat dit tot enige discussie kan leiden.

Tot slot wil ik zeggen dat ik, in tegenstelling met de heer Lenssen, niet gelukkig ben met deze maatregel. Dit is voor mij een nieuwe taks of een nieuwe belasting. Het is een aanzienlijke verzwaring van de lasten op het bedrijfsleven. Men plaatst dit in een milieuvriendelijke context, maar het zijn de bedrijven, die het in ons land al heel moeilijk hebben om het hoofd boven water te houden, die opnieuw de rekening zullen moeten betalen.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Trees Pieters et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Trees Pieters
et la réponse du ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,
demande au gouvernement

- de présenter la mesure comme une augmentation effective des charges étant donné que lorsque le travailleur verse une indemnité pour la voiture de société mise à sa disposition ou que le travailleur est imposé sur cet avantage, il n'est pas question de fraude ou de volonté d'éluder une taxe;
- de moduler la cotisation en fonction de l'utilisation de la voiture si celle-ci vise un objectif écologique et d'en supprimer le caractère forfaitaire à l'instar de ce que les socialistes flamands proposent pour les taxes communales forfaitaires;
- de mener une politique cohérente, tant sur le plan social que sur le plan fiscal, en ce qui concerne l'imposition des voitures de société et la réduction des charges pour les employeurs."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Trees Pieters en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Trees Pieters
en het antwoord van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,

vraagt de regering

- de aangekondigde maatregel voor te stellen als een effectieve lastenverhoging aangezien noch wanneer de werknemer een vergoeding betaalt voor de ter beschikking gestelde bedrijfswagen noch wanneer hij op het voordeel belast wordt, er sprake is van fraude of ontduiking van enige heffing;
- de heffing te moduleren aan het gebruik van de wagen wanneer zij een milieudoelstelling beoogt, het forfaitair karakter ervan op te heffen zoals de Vlaamse socialisten bepleiten ten aanzien van de forfaitaire gemeentebelastingen;
- een consequent beleid te voeren, zowel op sociaal als op fiscaal vlak, ten aanzien van het belasten van bedrijfswagens en het verlagen van de lasten in hoofde van werkgevers."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Greet van Gool et Pierrette Cahay-André et par M. Bruno Van Grootenbrulle.

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Greet van Gool en Pierrette Cahay-André en door de heer Bruno Van Grootenbrulle.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Les questions n°s 4035 de Mme Tilmans et 4186 de Mme Lambert sont reportées.

04 Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de staatssecretaris voor Informatisering van de Staat, toegevoegd aan de minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de E-workspace en het kunstenaarsstatuut" (nr. 4187)

04 Question de Mme Trees Pieters au secrétaire d'Etat à l'Informatisation de l'Etat, adjoint au ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'e-workspace et le statut des artistes" (n° 4187)

04.01 Trees Pieters (CD&V): Mijnheer de minister, in de vorige legislatuur is onder minister Frank Vandenbroucke een kunstenaarsstatuut tot stand gekomen dat nu moeizaam vorm krijgt. Naar ik vernomen heb, is sinds kort de eWorkspace operationeel, een digitaal samenwerkingsplatform voor de federale ambtenarij en de meewerkende instellingen uit de sociale zekerheid. Daarenboven blijkt voor het federaal openbaar ambt bij Ambtenarenzaken een afzonderlijke analoge samenwerkingsruimte te bestaan waartoe dezelfde openbare dienst voor de sociale zekerheid eveneens toegang zou kunnen hebben.

Kijkend naar de samenstelling en de opdrachten van de Kunstenaarscommissie, opgericht bij de programmawet van 21 december 2002, kan men stellen dat die commissie een gemeenschappelijk ambtenarenproject is van de RSZ en van het RSVZ, voorgezeten door een magistraat. Aangenomen wordt dat de samenwerking tussen de voorzitter, de leden en het daaraan verbonden secretariaat nog kan geoptimaliseerd worden als ook zij een zogenaamd eTeam kunnen vormen binnen de eWorkspace.

Contacten met de kunstenaarswereld leren mij echter dat het sociaal statuut van de kunstenaar op functioneel vlak de facto het beste opengetrokken wordt naar nog andere openbare instellingen voor de sociale zekerheid, zoals de RVA, de RKW en de RJV. Vindt u het ook een goed idee dat de Kunstenaarscommissie een speciale plaats zou kunnen krijgen binnen de eWorkspace in de vorm van een eTeam? Zo kunnen alle betrokken socialezekerheidsinstellingen permanent inzake de kunstenaarsproblematiek contact houden, met de verplichting een digitale documentatie- en informatieset op punt te stellen inzake alle inhoudelijke invalshoeken van de sociale zekerheid van de kunstenaar.

04.01 Trees Pieters (CD&V): La commission 'Artistes', instituée par la loi-programme du 21 décembre 2002, est une initiative émanant conjointement de l'ONSS et de l'INASTI et est présidée par un juriste. La collaboration avec cette commission pourrait être améliorée par la constitution d'un e-team au sein de l'e-workspace. Le statut social de l'artiste se trouverait conforté si d'autres institutions publiques de sécurité sociale telles que l'Onem, l'ONAFS et l'ONVA étaient également impliquées dans cette commission.

Le ministre partage-t-il cet avis?

Dispose-t-il d'un budget pour l'acquisition des licences d'accès ? Le VDAB, les centres de soutien des artistes, le guichet des arts et l'e-team peuvent-ils également être intéressés au dossier dans une phase ultérieure?

Et, lorsque le volet fiscal du statut des artistes sera réglé, le SPF Finances également?

Hebt u de budgetten beschikbaar voor de aankoop van de nodige instaplicenties? In de lijn van het voorgaande vraag ik mij af of in een volgende fase ook niet ook de meewerkende instellingen op gemeenschapsniveau, te weten: de VDAB, de kunstenaarssteunpunten, het Kunstenloket en het eTeam, erbij kunnen betrokken worden, met het oog op een coherente aanpak van het kunstenaarsstatuut? Eens het fiscale luik van het statuut een feit is, kan ook de ambtenarij van Financiën in een later stadium daarbij aansluiten?

04.02 Minister **Rudy Demotte**: Mevrouw Pieters, ik zal u inlichten over de mogelijkheid de eWorkspace te gebruiken in het raam van de werkzaamheden van de Kunstenaarscommissie. De toegang tot een eTeam van de eWorkspace is mogelijk voor zover de potentiële gebruiker beschikt over een toegangslicentie.

Een dergelijke licentie kan worden aangeschaft voor 206 euro, te vermeerderen met een jaarlijkse onderhoudskost van 190 euro. Daarenboven moet de betrokkene in het bezit zijn van een ambtenarentoken.

Inmiddels hebben de instellingen van sociale zekerheid, waaronder de RSZ, de RSVZ, de RVA, de RKW en de RJV, gezamenlijk een duizendtal toegangslicenties aangekocht. De diverse federale overheidsdiensten, zoals Justitie en Financiën, hebben eveneens dergelijke licenties verworven, weliswaar hoofdzakelijk voor het project eCommunities, maar deze licenties bieden ook toegang tot de eWorkspace.

De doelgroep van het project eWorkspace werd gedefinieerd als de professionals van de sociale sector. Met deze algemene termen willen de initiatiefnemers beklemtonen dat deelname aan de eWorkspace niet hoeft te worden beperkt tot de personeelsleden van de instellingen van sociale zekerheid. Aldus kunnen binnen de eWorkspace eTeams worden opgericht ten behoeve van projecten of werkgroepen die betrekking hebben op aangelegenheden van sociale zekerheid. Dergelijke eTeams staan open voor alle bij het project of de werkgroep betrokken actoren, ongeacht of ze al dan niet werken voor een instelling van sociale zekerheid.

De eTeams functioneren volgens een standaardmodule. Indien de functionaliteit van deze standaardmodule overeenstemt met de behoeften van de commissie Kunstenaars is het alleszins mogelijk voor haar op heel korte termijn een specifiek eTeam te creëren, zonder enige budgettaire impact. Indien de door de commissie Kunstenaars gewenste functionaliteit echter niet beschikbaar zou blijken, zal de ontwikkeling ervan moeten worden toegevoegd in het bestuursplan van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid.

Concluderend kan ik u melden dat indien de module eTeam beantwoordt aan de behoeften van de commissie Kunstenaars, er geen technische obstakels bestaan voor de creatie van een eTeam. Daarbij kunnen de toekomstige leden die tot een openbare instelling van de sociale zekerheid of een federale overheidsdienst behoren, de toekenning van een toegangslicentie vragen bij de bevoegde contactpersoon in hun organisatie. Het ambtenarentoken kunnen ze aanvragen bij de veiligheidsconsulent van de organisatie.

04.02 **Rudy Demotte**, ministre:

Le recours à un e-team dans l'e-workspace n'est possible que si l'utilisateur potentiel dispose d'une licence d'accès et d'un code d'institution publique. Le prix des licences est de 206 euros, avec un coût de maintenance annuel de 190 euros. Les grandes institutions de sécurité sociale ont acquis ensemble un millier de licences. Des services publics fédéraux tels que la Justice et les Finances se sont également procuré des licences.

Les professionnels du secteur social constituent le groupe cible de ce e-workspace. Il n'est donc pas nécessaire de travailler dans une institution de la sécurité sociale; d'autres professionnels peuvent également se joindre à un e-team qui soutient un projet en matière de sécurité sociale.

Les e-teams fonctionnent selon un module standard. La commission Artistes peut, du moins si le module lui convient, également créer un e-team, sans incidence budgétaire. Si toutefois la commission souhaite d'autres fonctionnalités, celles-ci devront être développées dans le cadre de la Banque-Carrefour.

Les personnes intéressées peuvent demander une licence d'accès auprès de l'interlocuteur désigné au sein de leur institution de sécurité sociale ou directement auprès de la Banque-Carrefour. Ils doivent demander le code fonctionnaire auprès du conseiller en sécurité de leur organisation.

De andere toekomstige leden van het eTeam moeten voormelde stappen ondernemen via hun beheersinstelling of bij gebrek aan een beheersinstelling via de Kruispuntbank van de sociale zekerheid.

04.03 Trees Pieters (CD&V): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

05 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over "de erkenning van "MSA" als beroepsziekte" (nr. 4297)

05 Question de Mme Greta D'hondt au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique sur "la reconnaissance des "AMS" en tant que maladies professionnelles" (n° 4297)

05.01 Greta D'hondt (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ruim drie jaar houdt dit dossier mij in het Parlement bezig. Ondertussen heb ik hierover drie ministers en daartussen nog twee staatssecretarissen kunnen ondervragen. Spijtig genoeg, is er nog steeds geen oplossing voor het probleem van MSA, de afkorting voor aandoeningen die vooral het gevolg zijn van overbelasting van nek, rug en ledematen.

Mijnheer de minister, toen ik mij drie jaar geleden in deze problematiek verdiepte, heb ik mij gebaseerd op praktijkervaringen en op een onderzoek uit 1995 en 2000 van de Europese Stichting voor Verbetering van Levens- en Arbeidsprestaties. Zowel in 1995 als in 2000 werd vastgesteld dat MSA-aandoeningen op de derde plaats stonden van de gezondheidsklachten van werknemers.

Na heel wat vragen en interpellaties werd een resolutie ingediend die in 2002 kamerbreed werd goedgekeurd. Sindsdien is reeds heel wat overleg gepleegd en werd advies gevraagd aan het Fonds voor de Beroepsziekten. Toen minister Vandenbroucke bevoegd was, werd sterk de nadruk gelegd op preventie.

Mijnheer de minister, ik heb steeds het belang van preventie beklemtoond. Het belang hiervan werd aangetoond door diverse wetenschappelijke onderzoeken, onder meer de rugschool. Preventie zoals dit voor andere beroepsziekten het geval is, zou echter nooit voorkomen hebben dat er mensen zijn die tengevolge van hun beroep zware letsels oplopen. Bovendien hebben we te maken met een categorie van werknemers die de beroepen reeds gedurende jaren uitoefenden en voor wie preventie te laat komt omdat de kwaal reeds is opgetreden of zich in de toekomst toch zal manifesteren.

Mijnheer de minister, vorig jaar werd het experiment inzake preventie afgekondigd. Er werd verklaard dat het gepaard zou gaan met de verruiming van de erkenning van MSA-aandoeningen en tendinitis in de categorieën van ziekten of aandoeningen die worden erkend als beroepsziekten. Dat is de teneur van mijn vragen.

Op mijn vraag van 21 januari 2004 en ook later nog op de vraag van de heer Vandeurzen, antwoordde u dat er wijzigingen op til waren. Het Fonds voor de Beroepsziekten had tijdens de vergadering van 17 februari een unaniem gunstig advies uitgebracht, waardoor rugletsels ten gevolge van heffen en tillen van lasten, onder welbepaalde voorwaarden zouden worden ingeschreven in de lijst van

05.01 Greta D'hondt (CD&V): Malgré mes diverses questions posées à ce sujet ces trois dernières années, aucune solution n'a encore été trouvée au problème des AMS, un ensemble d'affections qui sont la conséquence d'un problème cervical, dorsal ou des membres et qui figurent à la troisième place parmi les plaintes les plus fréquentes que reçoivent les employeurs.

Le prédécesseur du Ministre avait insisté sur la prévention et j'en suis également un partisan. Malheureusement, elle ne peut prévenir toutes les lésions et intervient souvent trop tard pour un certain nombre de personnes.

Dans le courant de l'année, le Ministre avait annoncé des modifications. Le Fonds des maladies professionnelles avait vivement conseillé de faire figurer dans la liste des maladies professionnelles et, sous certaines conditions, les lésions dorsales causées par une surcharge de poids. Le Comité de gestion du Fonds avait clairement affirmé que cela ne serait possible qu'à partir du moment où des initiatives seraient également prises sur le plan de la prévention.

Selon une étude du SMIB, il apparaît que les employés qui travaillent dans le secteur des soins de santé, dans les imprimeries et dans les usines de

beroepsziekten. U antwoordde toen ook – ik had daar alle begrip voor – dat het beheerscomité van het Fonds voor de Beroepsziekten uitdrukkelijk wenste dat beide zaken, zowel preventie als de uitbreiding van de erkenninglijst van beroepsziekten, Terzelfdertijd zouden kunnen opstarten. U antwoordde aan de heer Vandeurzen dat de technische raad nogmaals zou vergaderen op 5 oktober en op 2 december 2004.

Mijnheer de minister, het zal u bekend zijn dat ondertussen ook IDW, toch de grootste organisatie in haar soort, een kleinschaliger onderzoek heeft gedaan. Dat onderzoek bevestigt nogmaals dat, in vergelijking met een groep werknemers die niet actief zijn in welbepaalde risicosectoren die vooral aanleiding geven tot letsels aan rug, nek en ledematen werken, bij de controlegroep rugletsels en de letsels aan de ledematen door overbelasting merkkelijk minder voorkomen. De werknemers hoofdzakelijk tewerkgesteld in de sector van de gezondheidszorgen, de drukkerijen en de assemblagebedrijven zijn degenen die het meest voor de MSA-aandoeningen in aanmerking komen.

Ik vind het belangrijk om dat te onderlijnen, want vroeger werd regelmatig gezegd dat bij dit soort letsels moeilijk te achterhalen is of ze werden meegesleept uit het privé-leven, of te wijten zijn aan de beroepssituatie. Dit onderzoek toont aan dat mensen die in die welbepaalde sectoren of beroepen tewerkgesteld zijn deze kwalen veel meer hebben dan de mensen uit de controlegroep die geen rugbelastende activiteiten uitvoeren. Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Ik hoop echt dat u, ruim twee jaar nadat de Kamer er unaniem op aandrong, zal kunnen antwoorden dat de inschrijving van deze MSA-aandoeningen op de lijst van aandoeningen die in aanmerking komen voor erkenning als beroepsziekte een feit zal worden in de eerstkomende dagen of weken. Ik hoop ook dat u me zal kunnen zeggen wanneer het proefproject Preventie werd of wordt opgestart. Zo kan aan de bekommernis omtrent gelijktijdige ingrepen van het Fonds voor de Beroepsziekten tegemoet gekomen worden. Wat is het nieuws van de Technische Raad die in oktober vergaderd zou hebben? Mijn concrete laatste vraag is wat de timing zal zijn voor de opname van MSA in die lijst van beroepsziekten.

05.02 Minister **Rudy Demotte**: Mevrouw D'hondt, in antwoord op de vragen die u me stelde kan ik het volgende meedelen.

Ten eerste, het ontwerp van koninklijk besluit tot aanpassing van de lijst van de beroepsziekten, waardoor het heffen van lasten onder bepaalde voorwaarden op de lijst wordt ingeschreven, werd op 18 oktober naar de Raad van State gestuurd met het verzoek om binnen de maand hierover advies uit te brengen. Zodra dit advies me bereikt zal het nodige worden gedaan om de lijst der beroepsziekten zo vlug mogelijk aan te passen.

Ten tweede, vermits bovenvermelde aanpassingen hoogstwaarschijnlijk begin 2005 in werking zullen kunnen treden, heeft het Fonds voor de Beroepsziekten de ingangsdatum van het proefproject inzake preventie van rugaandoeningen bij het verplegend personeel eveneens op 1 januari 2005 vastgelegd.

montage encourent les plus gros risques d'être atteints de ce type d'affections.

J'espère que le ministre peut confirmer que les AMS seront bientôt reconnues comme maladies professionnelles. Dans quel délai exactement?

Quand le projet pilote en matière de prévention sera-t-il lancé?

Que pouvez-vous nous dire au sujet du Conseil technique du Fonds des maladies professionnelles qui se serait réuni en octobre?

05.02 **Rudy Demotte**, ministre: Le 18 octobre, le projet d'arrêté royal visant à adapter la liste des maladies professionnelles a été soumis au Conseil d'État, celui-ci étant invité à rendre un avis dans un délai d'un mois.

La date de lancement du projet de prévention a été fixée au 1^{er} janvier 2005, les adaptations de la liste des maladies professionnelles n'entrant probablement en vigueur qu'à partir de cette date.

La prise en considération de certaines formes de tendinite n'a

Ten derde, vanwege de Technische Raad van het Fonds voor de Beroepsziekten is er nog geen verder nieuws over de opname van bepaalde vormen van tendinitis op de lijst. Door tijdsgebrek is dit punt niet behandeld tijdens de vergadering van 5 oktober en het staat dienvolgens opnieuw geagendeerd op de vergadering van 2 december 2004.

Ik kom dan bij uw vierde vraag. Zoals in het verleden reeds meermaals werd toegelicht, is de notie musculo-skeletale aandoeningen een verzamelnaam voor een geheel van aandoeningen die betrekking hebben op het bewegingsapparaat. Op dit ogenblik wordt naast bepaalde vormen van tendinitis niet gedacht om andere aandoeningen in de MSA-sfeer op de lijst op te nemen.

Ik hoop u daarmee een volledig antwoord te hebben gegeven.

05.03 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de minister, het is goed te mogen vernemen dat het ontwerp van KB bij de Raad van State is voor advies. Dit wil zeggen dat ik binnen 14 dagen opnieuw bij u zal terechtkomen. Ik weet niet of het te veel is gevraagd, mijnheer de minister, om over de tekst van het ontwerp van KB te mogen beschikken. Het is goed dat deze maatregel begin 2005 van kracht zou worden, samen met het proefproject Preventie. Ik ben iets minder gerustgesteld vermits de Technische Raad van het Fonds voor de Beroepsziekten daarover blijkbaar nog niet heeft kunnen beraadslagen en dit punt heeft uitgesteld tot december. Ik ben evenmin gerust in het feit dat wij tegemoetkomen aan de terechte vraag terzake door alleen tendinitis op te nemen in de lijst van beroepsziekten. Ik heb in mijn voorbeelden meestal gerefereerd aan de gezondheidssector, zonder anderen te willen uitsluiten. In de gezondheidssector hebben de verpleegkundigen vooral te maken met rugletsels.

Bij verplegers of verpleegsters die hun beroep sinds dertig jaar uitoefenen, zijn er zeer veel rugklachten. De verhouding verplegers en verpleegsters met rugklachten en werknemers van dezelfde leeftijdscategorie die andere beroepen uitoefenen, loopt enorm uiteen. Met alleen de erkenning van tendinitis zijn wij er volgens mij nog niet. Alle begin is echter moeilijk en ik verheug mij daarom dus al dat tendinitis zou worden erkend. Ik denk echter dat ik, zolang u minister van Sociale Zaken bent en misschien ook nog bij uw opvolger - waarmee ik dan aan mijn vierde of vijfde minister toe ben - nog op dit probleem zal moeten terugkomen. Blijkbaar zullen alleen parlementsleden, waaronder ook mevrouw de voorzitter, zo lang overleven. Ik zal er moeten op terugkomen. Immers, zoals ik ook onze nieuwe collega hoorde zeggen, ofwel zullen wij moeten blijven herhalen dat zij die welbepaalde beroepen uitoefenen de arbeidsmarkt zeer vlug moeten kunnen verlaten, ofwel zullen wij moeten erkennen dat mensen inderdaad een beroepsziekte of een kwaal ontwikkelen ten gevolge van de uitoefening van een bepaald beroep. Ik ben niet voor zwart-wit-verhoudingen, maar men moet weten en erkennen dat bepaalde beroepen slijtage veroorzaken die reële gevolgen heeft.

Ik zal hierop terugkomen. Het zou mij verheugen mocht u ons het ontwerp van koninklijk besluit overmaken, zodanig dat wij kunnen zien hoever dit ons in 2005 brengt.

pas été examinée au cours de la réunion du Conseil technique du Fonds des maladies professionnelles organisée en octobre. Le point à l'ordre du jour a été reporté à la réunion du 2 décembre 2004.

Outre certaines formes de tendinite, il n'est pas actuellement envisagé de faire encore figurer sur la liste d'autres affections liées aux AMS.

05.03 Greta D'hondt (CD&V): J'attends, tout comme le ministre, l'avis du Conseil d'Etat. Puis-je entre-temps consulter l'arrêté royal? J'espère qu'il pourra entrer en vigueur début 2005, en même temps que le projet de prévention. Je m'inquiète un peu de constater que le Fonds des maladies professionnelles n'a pas encore rendu d'avis. La liste des affections ne peut certainement pas être trop limitative. Je me réjouis de la reconnaissance de la tendinite, mais le personnel infirmier se plaint, par exemple, surtout de douleurs dorsales.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.56 uur.
La réunion publique de commission est levée à 11.56 heures.*