



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

COMMISSIE VOOR DE SOCIALE ZAKEN

mercredi

10-11-2004

Matin

woensdag

10-11-2004

Voormiddag

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

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

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

SOMMAIRE

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

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)

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

Question et interpellation jointes de 4

- 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)

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

Motions 9

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)

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)

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)

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)

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

Samengevoegde vraag en interpellatie van 4

- 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)

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

Moties 9

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)

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)

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

COMMISSION DES AFFAIRES
SOCIALES

du

MERCREDI 10 NOVEMBRE 2004

Matin

COMMISSIE VOOR DE SOCIALE
ZAKEN

van

WOENSDAG 10 NOVEMBER 2004

Voormiddag

La réunion publique est ouverte à 10h.18 par Mme Pierrette Cahay-André.

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

01.01 Benoît Drèze (cdH) : L'effet conjugué du vieillissement et de l'effritement du lien familial rend impérieuse la mise en œuvre d'un système public d'accompagnement des personnes dépendantes, à défaut de quoi nous assisterons à une médicalisation excessive.

En novembre 2003, les mutualités chrétiennes ont publié une étude comparative sur les systèmes mis en œuvre en Flandre, en France, en Allemagne et au Grand-Duché de Luxembourg. En Allemagne, par le biais de cotisations sociales et au Luxembourg, par le biais de systèmes alternatifs, le financement est assuré au niveau de l'ensemble du pays.

La mise en œuvre de cette assurance s'est heurtée, dans notre pays, à la question de savoir si ce secteur devait être le premier d'une sécurité sociale régionalisée. Pour M. Cortebeeck, président de la CSC, la scission de la sécurité sociale en Belgique servirait de cheval de Troie au modèle anglo-saxon. Les compagnies d'assurances privées ont en effet imposé leur logique dans le système flamand qu'elles cogèrent.

Ne serait-il souhaitable de procéder à une triple évaluation, celle du système que je qualifierais d'expérimental mis en œuvre en Flandre, celle du coût budgétaire du vieillissement et celle, qualitative, du mode de vie des personnes dépendantes ?

De vergadering wordt geopend om 10.18 uur door mevrouw Pierrette Cahay-André.

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): Door het samengaan van de vergrijzing en het verdwijnen van de familierelaties moet de overheid dringend een systeem voor de begeleiding van de zorgbehoevenden 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 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?

Quelles initiatives comptez-vous prendre ?

01.02 Rudy Demotte, ministre (*en français*): Je tiens tout d'abord à signaler qu'il n'appartient pas au ministre fédéral de faire l'évaluation d'un système d'assurance régional. On peut cependant apprendre beaucoup en analysant les différents systèmes déjà mis en place.

L'évolution sociale actuelle affaiblit la solidarité naturelle au point de risquer, par défaut, une médicalisation du vieillissement.

Certaines dispositions ont déjà été prises au niveau fédéral, comme le dossier médical global, le statut VIPO et différents forfaits.

Le système de soins de santé à domicile a été développé par le biais d'un maillage croissant de la première ligne. Les centres de jour, quant à eux, contribuent à éviter une médicalisation à outrance en hôpital, en rendant possibles des transits courts dans des structures de soin, avant renvoi à domicile.

Les besoins d'accueil des personnes âgées augmentent fortement. Le vieillissement aura nécessairement un impact sur les systèmes de soins. C'est là l'incontournable conséquence de la logique de biodégradation humaine. Pour y répondre, de nouveaux investissements devront être consentis et des choix devront être opérés afin d'éviter que la qualité globale de vie ne soit altérée.

Une bonne politique de soins aux personnes âgées implique des actions dans de nombreux domaines et une collaboration entre les autorités fédérales et communautaires, que des protocoles d'accord traduisent déjà aujourd'hui.

Une attention croissante est accordée aux études évaluant l'impact du vieillissement. La Chambre elle-même s'est intéressée au sujet et a formulé des recommandations. J'ai commandé un rapport d'étude sur l'évolution des besoins en matière de soins de santé des personnes âgées. J'en attends les conclusions, qui devront permettre d'initier un débat éclairé.

01.03 Benoît Drèze (cdH): Nous sommes sur la même longueur d'onde en ce qui concerne le constat sur les conséquences de l'évolution de la cellule familiale.

Welke initiatieven denkt u te nemen?

01.02 Minister Rudy Demotte (*Frans*): 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-statuuut 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 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.

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

Il existe un malaise, en Belgique, en ce qui concerne l'assurance-dépendance. La Wallonie et Bruxelles ont raison de ne pas suivre la Flandre sur ce terrain. Il ne s'agit pas d'un débat communautaire mais bien de fond, sur la pertinence des dispositifs mis en place. J'ai ici l'étude comparative exécutée en novembre 2003 par les Mutualités chrétiennes, qui permet de mesurer le chemin qui reste à parcourir en la matière (*L'orateur remet un exemplaire de cette étude au ministre des Affaires sociales et de la Santé publique*).

L'incident est clos.

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): 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.

Le ministre est-il disposé à élargir la mesure à tous les groupes professionnels engagés par ces employeurs ? Dans la négative, sur quels critères objectifs le ministre se base-t-il ? Quel est l'impact budgétaire d'un élargissement éventuel ?

02.02 Rudy Demotte, ministre (*en néerlandais*): 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

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 Christelijke Mutualiteit werd uitgevoerd en die toelaat in te schatten welke maatregelen ter zake nog moeten worden genomen (*De spreker overhandigt een exemplaar van de studie aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid*).

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)

02.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Een collectieve arbeidsovereenkomst van mei 2001 voorziet in een arbeidsduurvermindering voor verpleegkundigen, verzorgenden en gelijkgestelden vanaf 45 jaar bij een heleboel werkgevers. Niet-verpleegkundigen worden van die arbeidsduurvermindering uitgesloten, wat mij in een aantal gevallen onterecht lijkt.

Is de minister bereid om de maatregel uit te breiden naar alle beroepsgroepen tewerkgesteld bij die bepaalde werkgevers? Zo niet, op welke objectieve criteria baseert de minister zich? Wat is de budgettaire impact van een eventuele uitbreiding?

02.02 Minister Rudy Demotte (*Nederlands*): De eindeloopbaanregeling geldt inderdaad enkel voor verpleegkundigen, verzorgenden en gelijkgestelden die ouder zijn dan 45 jaar. De gelijkgestelden zijn mensen die eveneens onregelmatige prestaties moeten leveren.

De regering heeft niet de bedoeling om de maatregel naar andere beroepsgroepen uit te breiden. Het gaat om een specifieke maatregel voor specifieke arbeidsomstandigheden.

De eisenbundel van de vakbonden voor de onderhandelingen over een nieuw meerjarenplan bevat de eis tot uitbreiding. Een uitbreiding zou 86 miljoen euro kosten, waarvan 51 miljoen euro naar de ziekenhuizen zou vloeien.

02.03 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): In de praktijk is het onderscheid soms erg pijnlijk, omdat

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.

L'incident est clos.

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): 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): 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.

bepaalde mensen niet van de maatregel kunnen genieten, hoewel ze precies hetzelfde werk doen als iemand die wel arbeidsduurvermindering krijgt. In Vlaanderen wordt dat onderscheid niet gemaakt. Daar wordt gewoon erkend dat alle beroepen in die sector zwaar zijn.

Het incident is gesloten.

03 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)**

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

03.01 Georges Lenssen (VLD): De regering heeft beslist om de socialezekerheidsbijdragen op bedrijfswagens beter te innen. Daarbij is ook de vergroening van de fiscaliteit een doelstelling. Het is de bedoeling om geen voertuigen meer te laten ontsnappen. In de toekomst zal een bijdrage worden geïnd op basis van de CO₂-uitstoot. De gemiddelde heffing zou dalen voor bedrijven die altijd een sociale bijdrage betaalden. Het lijkt me niet logisch dat deze nieuwe bijdragen retroactief worden geïnd.

Hoe wordt het criterium 'klasse van uitstoot van schadelijke gassen' concreet ingevuld? Met welke categorieën en daaraan gekoppelde forfaitaire bedragen wordt gewerkt? Welke impact heeft de nieuwe regeling op de uitwisseling van gegevens tussen diverse ministeries? Welke financiële voordelen genieten de werkgevers die in het verleden correct de bijdrage op bedrijfswagens betaalden? Wanneer gaat de nieuwe regeling precies in? Zal de minister opteren voor een retroactieve regeling? Waarom? Hoe wordt verzekerd dat de nieuwe bijdragen inderdaad voor alle bedrijfswagens zullen worden betaald?

03.02 Trees Pieters (CD&V): Er rijden naar schatting 500.000 bedrijfswagens rond in België terwijl voor maar 150.000 daarvan een solidariteitsbijdrage wordt betaald. De meeste werkgevers en werknemers kiezen immers voor de betaling van een vergoeding voor de wagen, zodat de solidariteitsbijdrage niet is verschuldigd.

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 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 ?

03.03 Rudy Demotte, ministre (*en néerlandais*): 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

De circulaire AOIF nr. 8/2004 van de minister van Financiën beperkt de forfaitaire kilometeraantallen voor woon-werk- en andere oneigenlijke verplaatsingen tot 5.000 en 7.500 kilometer naargelang de belastingplichtige respectievelijk minder of meer dan 25 kilometer van zijn werk woont. Extra privé-kilometers worden niet langer belast. Deze recente circulaire staat in schril contrast met de beleidsverklaring van 12 oktober 2004, waarin de regering zich voorneemt om de bijdrage op bedrijfswagens te hermoduleren voor ieder persoonlijk gebruik.

Op elke bedrijfswagen die voor persoonlijk gebruik ter beschikking wordt gesteld, wordt een forfaitaire RSZ-bijdrage geheven waarvan de hoogte wordt bepaald door de fiscale PK en de CO₂-uitstoot. De overheid rekent op een extra opbrengst van 155 miljoen euro voor 2005.

Is het de bedoeling van de regering om meer of minder lasten op te leggen aan bedrijfswagens? Hoe kan het dat – ik verwijs naar een uitspraak van minister De Gucht – een andere heffing meer opbrengt terwijl ze toch minder belastingen zou betekenen voor het bedrijfsleven? Is de solidariteitsbijdrage ten bate van de RSZ een belasting? Vormt het onderwerpen van 350.000 bedrijfswagens aan een solidariteitsbijdrage geen nieuwe belasting? Geldt de gehermoduleerde bijdrage voor alle werknemers en ook voor ambtenaren? Wordt de solidariteitsbijdrage van 33 procent op het voordeel van alle aard afgeschaft? Zo nee, wordt dan toch dezelfde grondslag gebruikt voor de RSZ-bijdrage en het fiscale voordeel van alle aard? Welke afbakeningen worden gebruikt om de CO₂-uitstoot te belasten? Zal dit sporen met de rest van Europa? Is het mogelijk om de CO₂-uitstoot te berekenen voor oudere wagens?

03.03 Minister Rudy Demotte (*Nederlands*): Ik geef dit antwoord ook namens de minister van Financiën. Sinds 1 januari 1997 moet de werkgever een solidariteitsbijdrage betalen op het voordeel dat hij zijn werknemers biedt via het ter beschikking stellen van een voertuig voor persoonlijk gebruik. Deze bijdrage wordt berekend op basis van de fiscale PK en het aantal kilometers.

In de begroting 2005 wordt een herziening voorgesteld van de berekeningswijze. De inspectie- en inningsdienst van de solidariteitsbijdrage heeft ons immers op een aantal problemen gewezen: de

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 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 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

berekeningsbasis voor het aantal in aanmerking te nemen kilometers, de invulling van het begrip woon-werktraject, de controle op de aangifte van de sociale zekerheid, de talrijke ontwijkingsmechanismen toegepast door nogal wat werkgevers en het gebrek aan controle-instrumenten.

We hebben tot dusver geen betrouwbare gegevensbank inzake het aantal voertuigen waarvoor de solidariteitsbijdrage is verschuldigd. De fiscale administratie maakt immers geen specifiek onderscheid tussen de diverse 'voordelen van allerlei aard'.

In 2002 werd voor ongeveer 150.000 wagens een solidariteitsbijdrage geïnd.

De fiscale wetgeving werd al aangepast vanaf 1 januari 2004. Vanaf dan werd uitgegaan van een forfaitaire bepaling van het aantal in aanmerking te nemen kilometers. Dit heeft geleid tot een forse vermindering van de solidariteitsbijdragen. De regering heeft dan ook beslist een nieuwe berekeningswijze in te voeren voor deze bijdrage. Ze is gebaseerd op vier principes.

Ze is verschuldigd van zodra de werkgever de wagen rechtstreeks of onrechtstreeks ter beschikking stelt van de werknemer voor een ander dan een strikt professioneel gebruik. Dit laatste kan worden bewezen wanneer de auto zich op het einde van de werkdag op de parking van het bedrijf bevindt.

De bijdrage is ook verschuldigd wanneer de werknemer bijdraagt in de gebruikskosten van de wagen.

De bijdrage bestaat uit een forfaitair maandbedrag. Het bedrag staat in verhouding tot de CO₂-uitstoot van de wagen. De gebruikte schaal staat in het KB dat de Europese richtlijn omzet.

De solidariteitsbijdrage voor de sociale zekerheid houdt geen rekening meer met de fiscale PK. Voor de fiscus blijft de fiscale kracht wel de berekeningsbasis. Er zal worden gezocht naar een afstemmen van de huidige fiscale heffingen op de ecologische normen die Europa oplegt.

Mevrouw Pieters heeft zestien specifieke vragen gesteld. Ik zal ze een na een beantwoorden.

Twee categorieën wagens kunnen rekenen op een specifieke regeling: de elektrische auto's en de auto's met elektrische ontsteking die rijden op een volgens de geldende normen gemonteerde LPG-installatie.

Het bedrag van de solidariteitsbijdrage zal tussen de 20,83 en 110 euro per maand schommelen. Dit

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 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

zijn voorlopige cijfers. De nieuwe regeling moet 256 miljoen euro opbrengen, 156 miljoen meer dan nu. Deze schattingen zijn gebaseerd op een totaal van 300.000 voertuigen die aan de nieuwe solidariteitsbijdrage zullen onderworpen zijn.

De innings-en inspectiediensten zullen inzage krijgen in de databanken van de fiscale administratie en van de DIV. Tegen eind 2004 zal hiervoor een protocol worden afgesloten.

De werkgever die de wettelijke normen tot op heden heeft nageleefd, krijgt geen bijzonder voordeel. Alle werkgevers die een auto uit de categorie A en B ter beschikking van hun personeel stellen, zullen kunnen rekenen op een lagere solidariteitsbijdrage dan nu het geval is.

De nieuwe regeling gaat in op 1 januari 2005. Er geldt geen terugwerkende kracht.

De controletaak van de innings-en inspectiediensten zal worden vergemakkelijkt door het inzagerecht in de gegevens van fiscus en DIV. De verduidelijking van het toepassingsgebied zal de inning van de bijdragen ongetwijfeld verbeteren. De bijdrage is verschuldigd vanaf het moment dat de wagen ter beschikking van het personeelslid wordt gesteld. De RSZ zal de bevoegdheid krijgen om ambtshalve de aangiftes aan te vullen of te corrigeren op kosten van een falende werkgever.

Het gaat niet om een verhoging van de parafiscale druk. Het gaat enkel om een correcte inning van de verschuldigde bijdragen.

Bij de bespreking met de Gewesten zal ernaar worden gestreefd met dezelfde leefmilieunormen rekening te houden. De fiscale regeling waaronder de werknemer valt, wijzigt niet. De criteria bepaald in de fiscale rondzendbrief worden dus niet gewijzigd.

De solidariteitsbijdrage zal de ondernemingen die de voertuigen aangaven en een voertuig ter beschikking stelden van de klassen A of B volgens de CO₂-classificatie minder kosten. Bedrijven die allerlei constructies hebben bedacht om aan bijdragen te ontsnappen, zullen meer betalen. Dat geldt ook voor werknemers die al dan niet correct hebben aangegeven.

De solidariteitsbijdrage is geen taks en is er nooit een geweest.

Het aantal voertuigen waarop de bijdrage van toepassing is, ken ik niet. Ik deel de mening niet dat een correcte inning een verhoging van de lasten zou betekenen.

De bijdrage moet door iedere werkgever worden

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 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.

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.

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.

03.05 Trees Pieters (CD&V): La 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.

betaald die een auto ter beschikking stelt van een werknemer onderworpen aan de sociale zekerheid.

Het nieuwe systeem vervangt het huidige systeem. De nodige aanpassing aan de wet van juni 1989 is uitgevoerd.

De werkgever moet de solidariteitsbijdrage betalen, de werknemer de belasting op het ter beschikking gestelde voertuig. De CO₂-uitstoot als fiscaal criterium gebruiken, veronderstelt overleg met de deelregeringen. Er zal worden nagegaan, in overleg, in hoeverre de uitstoot mee als berekeningsbasis voor de belasting kan dienen.

De klassen van voertuigen die mee het bedrag van de bijdrage bepalen, zijn gedefinieerd in het KB van 5 september 2001.

De berekeningsbasis van de solidariteitsbijdrage op bedrijfsvoertuigen is terug te vinden in de Europese reglementering en de omzetting ervan in Belgisch recht.

Tot slot moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de bedrijfswagens en de bedrijfsvoertuigen. Bedrijfsvoertuigen zijn doorgaans niet jonger dan vier jaar, zoals bedrijfswagens. Ze zullen, als ze ingeschreven werden voor 2001, tot klasse D worden gerekend.

03.04 Georges Lenssen (VLD): Dat de inning correct moet gebeuren, is niet meer dan normaal. Ik wil er ook op wijzen dat de RSZ-bijdrage onder CVP-bewind is ingevoerd.

Ik kan me wel vinden in voorstellen die milieuvriendelijkheid koppelen aan de hoogte van de bijdrage. Verder ben ik blij dat de maatregel niet retroactief is. Er komt gelukkig geen heksenjacht.

De bedrijfswagen is in België een element in de goede relatie tussen de werknemer en de werkgever. Het is een van de enige manieren om in dit land fiscaal vriendelijk te bezoldigen. Daarom moet de bedrijfswagen absoluut behouden blijven.

03.05 Trees Pieters (CD&V): Uiteraard is de bedrijfswagen een middel om werknemers te binden. Dat er geen heksenjacht wordt geopend lijkt me evident. Ik zie het misbruik in het verleden eenvoudig niet.

De minister kan alleen een raming geven van de opbrengst omdat hij niet weet hoeveel bedrijfswagens er precies zijn. In elk geval zal de regering meer inkomsten hebben.

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.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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."

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

Volgens de minister gaat het om een solidariteitsbijdrage en niet om een taks. Dat is gewoon een woord dat het woord 'belasting' moet vermijden. Daar trappen de werkgevers niet in. Ik heb bedenkingen bij de creatie van belastingen ten gunste van het milieu.

De solidariteitsbijdrage zou conform zijn aan de Europese richtlijnen.

Het verheugt mij dat de federale overheid niet bevoegd is dit te veralgemenen tot een fiscaal voordeel van alle aard. Verder begrijp ik dat de maatregel ook geldt voor wagens van de overheid en van overheidsinstellingen. Ik vraag mij evenwel af, bij het antwoord op vraag 16, of er wel sprake kan zijn van een gelijke behandeling.

Ik ben niet gelukkig met deze maatregel, die een aanzienlijke verzwaring betekent van de bedrijfslasten, terwijl de bedrijven het in ons land al moeilijk genoeg hebben het hoofd boven water te houden.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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 socialistische 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 hoofd van de werkgevers."

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.

Over de moties zal later worden gestemd.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

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 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)

04.01 **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.

04.01 **Trees Pieters** (CD&V): De Kunstenaarscommissie, opgericht bij de programmawet van 21 december 2002, is een gemeenschappelijk ambtenarenproject van de RSZ en van het RSVZ en wordt voorgezeten door een magistraat. De samenwerking zou nog kunnen worden verbeterd door de vorming van een *e-team* binnen de *e-workspace*. Het zou het sociaal statuut van de kunstenaar ten goede komen indien andere openbare instellingen voor de sociale zekerheid zoals de RVA, de RKW en de RJV erbij betrokken zouden worden.

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 ?

Deelt de minister deze mening ? Heeft hij een budget om instaplicenties aan te kopen ? Kunnen ook de VDAB, de kunstenaarssteunpunten, het Kunstenloket en het *e-team* er in een volgende fase bijkomen ? En, nadat het fiscale deel van het kunstenaarsstatuut een feit is, ook de FOD Financiën ?

04.02 **Rudy Demotte**, ministre (*en néerlandais*): 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.

04.02 **Minister Rudy Demotte** (*Nederlands*): De toegang tot een *e-team* van de *e-workspace* is mogelijk voor zover de potentiële gebruiker beschikt over een toegangslicentie en een ambtenarentoken. De licenties kosten 206 euro, met een jaarlijkse onderhoudskost van 190 euro. De grote instellingen van de sociale zekerheid hebben samen zo'n duizend licenties aangekocht. Ook federale overheidsdiensten als Justitie en Financiën hebben licenties verworven.

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.

De professionals uit de sociale sector zijn de doelgroep van deze *e-workspace*. Men hoeft dus niet te werken bij een instelling van de sociale zekerheid, ook andere professionals kunnen aansluiten bij een *e-team* dat een project inzake sociale zekerheid ondersteunt.

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.

De *e-teams* functioneren volgens een standaardmodule. De commissie Kunstenaars kan, als die module haar tenminste past, ook een *e-team* oprichten, zonder budgettaire impact. Als de commissie echter andere functionaliteiten wenst, zullen die moeten worden ontwikkeld binnen de Kruispuntbank.

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.

L'incident est clos.

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): 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 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 (en néerlandais): Le 18 octobre, le projet d'arrêté royal visant à adapter la liste des maladies professionnelles a été

Geïnteresseerden kunnen een toegangslicentie vragen bij de bevoegde contactpersoon binnen hun instelling van sociale zekerheid of rechtstreeks bij de Kruispuntbank. Het ambtenarentoken moeten ze aanvragen bij de veiligheidsconsulent van hun organisatie.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Greta D'hondt (CD&V): Ondanks diverse vragen hierover van mijn kant gedurende de laatste drie jaar is er nog steeds geen oplossing voor het probleem van MSA, een geheel van aandoeningen die het gevolg zijn van een overbelasting van nek, rug en ledematen en die op de derde plaats prijken van de gezondheidsklachten van werknemers.

De voorganger van de minister legde erg de nadruk op preventie. Ook ik ben een voorstander van preventie, maar preventie kan niet elk letsel voorkomen en komt bovendien voor een aantal mensen te laat

De minister kondigde eerder dit jaar wijzigingen aan. Het Fonds voor de Beroepsziekten adviseerde unaniem gunstig dat rugletsels ten gevolge van het tillen van lasten onder bepaalde voorwaarden in de lijst van beroepsziekten zouden kunnen worden opgenomen. Het beheerscomité van het Fonds stelde uitdrukkelijk dat dit maar kan gebeuren op het ogenblik dat ook initiatieven op het vlak van preventie worden gestart.

Uit een studie van IDW blijkt dat werknemers die hoofdzakelijk tewerkgesteld zijn in de sector van de gezondheidszorgen, de drukkerijen en de assemblagebedrijven, het meest risico lopen op dit type van aandoeningen.

Ik hoop dat de minister kan bevestigen dat de MSA-aandoeningen weldra erkend worden als een beroepsziekte. Wat is de precieze timing? Wanneer wordt het proefproject inzake preventie gestart? Welk nieuws is er van de technische raad van het Fonds voor Beroepsziekten die in oktober zou hebben vergaderd?

05.02 Minister Rudy Demotte (Nederlands): Het ontwerp van KB tot aanpassing van de lijst van de beroepsziekten werd op 18 oktober naar de Raad

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 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.

05.04 Rudy Demotte, ministre (en néerlandais): Je vous ferai parvenir le texte de l'arrêté royal.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 11h.56.

van State gestuurd met het verzoek een advies uit te brengen binnen een maand.

De ingangsdatum voor het preventieproject is 1 januari 2005, omdat de aanpassingen aan de lijst van de beroepsziekten wellicht ook pas dan van kracht zullen worden.

De technische raad van het Fonds voor Beroepsziekten vergaderde in oktober niet over het in aanmerking nemen van bepaalde vormen van tendinitis. Het agendapunt werd verschoven naar de vergadering van 2 december 2004.

Naast bepaalde vormen van tendinitis wordt momenteel niet overwogen om nog andere aandoeningen in de MSA-sfeer op de lijst op te nemen.

05.03 Greta D'hondt (CD&V): Ik wacht samen met de minister op het advies van de Raad van State. Kan ik het KB ondertussen inkijken? Hopelijk kan het begin 2005 van kracht worden, samen met het preventieproject. Het verontrust me een beetje dat het Fonds voor Beroepsziekten zich nog niet heeft uitgesproken. De lijst van aandoeningen mag zeker niet te beperkend worden opgesteld. De erkenning van tendinitis verheugt me, maar verplegers kampen bijvoorbeeld vooral met rugklachten.

05.04 Minister Rudy Demotte (Nederlands): Ik zal u de tekst van het KB bezorgen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.56 uur.