

COMMISSION DES FINANCES ET
DU BUDGETCOMMISSIE VOOR DE FINANCIËN
EN DE BEGROTING

du

van

MERCREDI 23 FÉVRIER 2011

WOENSDAG 23 FEBRUARI 2011

Après-midi

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 14 sous la présidence de M. Guy Coëme.

01 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Modernisation du Service public fédéral Finances, à la Fiscalité environnementale et à la Lutte contre la fraude fiscale, adjoint au ministre des Finances, sur "les médecins, les médecins-conseils d'assurance et les experts judiciaires" (n° 2840)

01.01 Peter Logghe (VB): La plupart du temps, il est nécessaire de consulter un médecin avant la conclusion d'une police d'assurance. Ce même médecin, mais avec une autre casquette, détermine également l'incapacité physique après un accident. Optant pour sa casquette d'expert judiciaire, il vient au tribunal en cas de contestation. Pour le preneur d'assurance, tout cela est très peu transparent.

Existe-t-il une sorte d'association des médecins-conseils? Existe-t-il une association des experts médicaux? On ne peut se défaire de l'impression que les magistrats se concertent parfois avec ces associations pour décider du pourcentage d'incapacité de travail. Est-ce exact? Cela ne porte-il pas préjudice à l'indépendance des magistrats et des médecins? Existe-t-il une liste des médecins qui interviennent régulièrement pour les compagnies d'assurance? Comment éviter le conflit d'intérêts? Comment peut-on garantir au client un conseil indépendant?

01.02 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Il existe une ASBL Société belge des médecins spécialistes en médecine d'assurance et expertise médicale. En outre, Assuralia a mis sur pied une commission interne réunissant des médecins-conseils et des représentants des assureurs afin de discuter de questions générales communes.

L'ASBL Association scientifique de médecine d'assurance est d'inspiration universitaire. Son objectif est de contribuer à la formation permanente des médecins-conseils et à la recherche scientifique. Au sein de cette association siègent également de hauts fonctionnaires de la sécurité sociale, des magistrats du tribunal du travail et des représentants du secteur privé des assurances.

Les conditions d'agrément des médecins spécialistes en médecine d'assurance et expertise médicale sont fixées par un arrêté ministériel du 20 janvier 2007. La liste des médecins agréés est gérée par le SPF Santé publique, qui la publie également sur son site internet.

Il va de soi que les médecins spécialistes doivent respecter la déontologie médicale et, donc, préserver leur indépendance professionnelle. Un médecin désigné comme expert dans le cadre d'un litige juridique vérifiera au préalable, en son âme et conscience, s'il dispose d'une indépendance suffisante pour mener à bien sa mission.

L'expertise des médecins spécialistes peut être très utile pour éclaircir certaines questions.

01.03 Peter Logghe (VB): Si je comprends bien, chez Assuralia, les médecins-conseils se réunissent avec des délégués des compagnies d'assurances, sans que les organisations de consommateurs ne soient représentées lors de ces réunions?

01.04 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): C'est exact.

01.05 Peter Logghe (VB): Comme le secrétaire d'État, je pars de l'hypothèse que la plupart des médecins agissent en âme et conscience. Mais les abus existent, même s'ils sont sporadiques. En améliorant les mécanismes de contrôle des expertises médicales et des expertises d'assurances, il devrait être possible d'éliminer de tels abus. Je reviendrai sur cette question prochainement.

L'incident est clos.

La discussion des questions est suspendue de 14 h 22 à 16 h 54.

02 Question de Mme Meyrem Almaci au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "la déduction fiscale pour les personnes mariées avec un conjoint à charge n'exerçant pas d'activité professionnelle" (n° 2470)

Présidente: Muriel Gerkens.

02.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Les travaux d'éco-construction et d'éco-rénovation peuvent faire l'objet d'une déduction fiscale. Un problème se pose toutefois pour les couples mariés dont l'un des partenaires ne travaille pas. En effet, le fisc attribue à ce partenaire "à charge" une petite partie du revenu de son conjoint. En plus de cette rémunération fictive, une partie des avantages fiscaux lui est également transférée. Or, dans pareil cas, le revenu attribué est tellement bas qu'une partie de la déduction fiscale tombe automatiquement. En effet, comme le revenu attribué au partenaire inactif se situe sous le minimum imposable, aucun impôt n'est dû, et il n'y a donc rien à en déduire. Pour les couples mariés dont l'un des partenaires ne travaille pas, l'avantage fiscal lié à l'éco-construction ou l'éco-rénovation est donc moindre que pour les isolés ou les couples à deux revenus, alors que c'est justement ce genre de ménages qui aurait besoin d'un petit coup de pouce.

Le secrétaire d'État a-t-il connaissance de cette anomalie dans la législation fiscale? A-t-il l'intention d'adapter la législation?

02.02 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Depuis l'exercice d'imposition 2010, lorsqu'une imposition commune est établie, la réduction d'impôt pour cette dépense n'est plus répartie au prorata de la part de chaque partenaire dans l'habitation, mais au prorata de la part de chacun des partenaires dans le revenu imposable. Ce mode de calcul s'inscrit au bénéfice des couples mariés dont un des conjoints ne travaille pas.

Si l'impôt dû pour le conjoint non actif est bas au point que la réduction d'impôt pour les dépenses liées aux économies d'énergie n'a plus d'effet, la réduction est en outre provisoirement convertie en un crédit d'impôt remboursable s'il y a un lien avec des dépenses bien spécifiques.

Vu les priorités du gouvernement et les restrictions budgétaires, la conversion ne s'applique pas à la réduction pour les dépenses liées aux panneaux solaires et aux pompes à chaleur géothermiques, à la réduction pour les habitations peu énergivores et à la réduction pour les prêts verts. Le gouvernement fédéral consent donc des efforts considérables pour encourager la construction et la rénovation écologiques.

Dans la situation évoquée ici, les partenaires mariés ou cohabitants légaux sont généralement mieux lotis que les partenaires cohabitants de fait. Ces derniers ne bénéficient en effet pas du quotient conjugal et la réduction d'impôt est répartie de manière limitée au prorata de leur part dans l'habitation.

02.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Le problème est résolu depuis l'exercice d'imposition 2010?

02.04 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Tout à fait. La part respective des partenaires dans l'habitation ne constitue plus un critère. Il s'agit d'une amélioration pour tous les couples.

02.05 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Le partenaire non actif se voit cependant toujours attribuer un revenu fictif et un crédit d'impôt remboursable peut éventuellement encore être octroyé. Une discrimination subsiste dès lors bel et bien.

02.06 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): La nouvelle mesure visait un remboursement

plus important des personnes à faible revenu. Le budget n'offrait pas davantage de possibilités.

Les mesures écofiscales prises par l'État fédéral en 2009 – je ne connais pas encore les chiffres relatifs à l'année 2010 – portaient sur un montant de 600 millions d'euros, soit sept fois plus que la totalité des primes régionales accordées pour des travaux plus ou moins comparables.

02.07 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Je le répète: il existe une discrimination entre un couple marié dont un des partenaires reste à la maison, un isolé dans la même situation et un couple à deux revenus. Cette discrimination se justifie-t-elle? Un couple dont un conjoint reste à la maison est financièrement plus vulnérable qu'un couple à deux revenus et devrait donc logiquement pouvoir bénéficier d'une sorte de crédit d'impôt.

02.08 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Pour pouvoir bénéficier d'une réduction d'impôt, il faut payer des impôts. Nous avons déjà fourni de nombreux efforts pour qu'un maximum de personnes puissent bénéficier de ces avantages. Il est provisoirement impossible de prendre des mesures supplémentaires pour des raisons budgétaires.

02.09 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Ce couple paie ses taxes mais n'a pas les mêmes avantages qu'un couple marié.

Un couple dont l'un des partenaires est inactif paie le plein tarif d'impôts, mais bénéficie finalement de moins d'avantages qu'un couple où les deux partenaires travaillent.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Meyrem Almaci au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "le régime fiscal des véhicules tout-terrain" (n° 2867)

03.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Il ressort des statistiques d'accidents que les gros véhicules tout-terrain sont particulièrement dangereux dans la circulation, et plus particulièrement pour les piétons et les cyclistes. Ces véhicules ne doivent pas être présentés annuellement au contrôle technique et bénéficient en outre d'un avantage fiscal, ce qui peut évidemment générer des abus. Les véhicules tout-terrain sont souvent inscrits indûment dans la catégorie des camions légers ou utilitaires. Les véhicules tout-terrain de luxe qui ne sont pas immatriculés dans la catégorie des camions légers sont soumis aux mêmes règles fiscales que les voitures ordinaires. Il serait possible et même souhaitable d'opérer ici aussi une distinction, car les véhicules tout-terrain de luxe sont également impliqués plus souvent dans des accidents et causent des dégâts plus importants que les voitures ordinaires.

Des mesures fiscales visant à décourager l'achat de gros véhicules tout-terrain seront-elles instaurées? Que pense le ministre de la proposition de soumettre les voitures qui dépassent un certain poids maximum et qui ne doivent pas être présentées à certains contrôles à une lourde taxe d'immatriculation dont le montant augmenterait progressivement? Combien de véhicules tout-terrain, de camions légers, de pick-up et de véhicules utilitaires ont été immatriculés chaque année depuis 2006? L'Inspection des impôts contrôle-t-elle l'utilisation légitime de ces camions légers?

Comment les abus commis lors de l'immatriculation de tels véhicules par des indépendants peuvent-ils être limités, sans qu'il ne soit porté préjudice à ceux qui en ont réellement besoin pour exercer leur profession? Le tarif fiscal avantageux pourrait-il être limité à certaines catégories professionnelles?

03.02 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): L'instauration d'une définition fiscale spéciale de la notion de "camionnette" a pour but de mettre fin aux pratiques de certains constructeurs automobiles qui font homologuer des véhicules tout-terrain de luxe en tant que camionnette et bénéficient ainsi d'un régime fiscal plus avantageux. Cette pratique était en effet contraire à l'esprit de la loi. Le but de la réglementation était d'accorder l'avantage fiscal aux véritables camionnettes et d'exclure tout usage impropre. Outre une définition technique de la camionnette, la réglementation instaure également une définition fiscale qui stipule que la longueur de l'espace de chargement doit atteindre au moins 50 % de l'empattement.

J'attire l'attention sur le fait que la modification du taux d'imposition, de la base imposable et des

exonérations en matière de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation relèvent de la compétence exclusive des Régions.

Entre 2006 et 2011, le nombre de pick-up est resté relativement stable. Le nombre de véhicules dotés d'un châssis-cabine augmente également, de même que le nombre de véhicules utilitaires. Le nombre de véhicules à double usage a plus que doublé. Mon administration ne peut toutefois pas établir la distinction entre les SUV immatriculés en tant que voiture particulière ou en tant que véhicule à double usage.

Les pick-up sont des véhicules dont le plateau de chargement, découvert, est entièrement séparé de l'habitacle. Ils sont toujours considérés comme des utilitaires étant donné qu'on peut difficilement partir du principe qu'ils sont exclusivement utilisés à des fins privées ou comme des véhicules de luxe.

Mon administration n'envisage aucune modification de la loi en la matière.

03.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): En dépit de l'augmentation du nombre de pick-up dans la circulation, l'administration fiscale n'est pas en mesure de vérifier si ces véhicules sont utilisés à des fins professionnelles et de plus, elle n'a manifestement pas l'intention d'instaurer une différenciation à cet égard. Il ressort d'articles parus dans des magazines spécialisés que ces engins ne sont pas adaptés à notre pays. Le professeur De Grauwe, de la KULeuven, affirme que ces véhicules devraient être soumis à une fiscalité lourde mais progressive. De leur côté, les assureurs mettent en évidence un lien entre la masse élevée de ces véhicules ainsi que leur construction massive et les conséquences des accidents impliquant des piétons ou des cyclistes. D'un point de vue environnemental également, ces engins sont à proscrire. La société est demandeuse de changements en ce sens. Je me demande par quelles mesures budgétaires et de politique financière le secrétaire d'État entend mettre en place des mécanismes de fiscalité verte et assurer la sécurité des usagers faibles.

M. Schouppe ne peut pas faire grand-chose pour la sécurité de l'usager faible si le département des Finances reste en défaut.

03.04 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Si ces véhicules sont dangereux, il faut les interdire. Cette compétence relève du département de la Mobilité et non des Finances. Les catégories dans lesquelles les véhicules sont classés, sont également déterminées par le département de la Mobilité. Et en ce qui concerne la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation, les Régions sont compétentes.

03.05 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Nous posons également des questions à ce sujet au département de la Mobilité et aux Régions mais le secrétaire d'État est-il disposé à prendre des mesures en ce qui concerne le régime fiscal des véhicules tout-terrain? La réponse s'avère négative.

03.06 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Le seul régime fiscal qui relève encore de mes compétences concerne l'usage professionnel de ces véhicules. Des mesures ne peuvent être prises qu'en ce qui concerne l'impôt sur le revenu. Pour les personnes qui utilisent ces véhicules à des fins professionnelles, les nouvelles mesures prises récemment réduisent fortement les possibilités de déduction étant donné que ces véhicules émettent beaucoup plus de CO₂ que les autres.

03.07 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Le secrétaire d'État exploite insuffisamment les instruments dont il dispose.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 2723 de M. Verherstraeten, 2817 de M. Degroote, 2849 de M. Uyttersprot, 2852 de M. Van den Bergh, 2886 de M. Frédéric et 2932 et 2936 de M. Arens sont transformées en question écrite. La question n^o 2891 de M. Coëme est reportée. Les questions des membres absents – MM. Francken, Vanvelthoven, Ducarme et Luyckx – sont retirées.

04 Question de M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur "le plan comptable de la Régie des Bâtiments" (n^o 2933)

04.01 Steven Vandeput (N-VA): En 2006, la Cour des comptes avait observé que le plan comptable de la

Régie des Bâtiments comportait un grand risque de surévaluation du total du bilan de l'institution. La Régie comptabilise à la date d'un bordereau de liquidation qu'elle établit elle-même et dont elle arrête la date. Cela signifie que la Régie ne dispose pas d'informations complètes sur toutes les créances ouvertes dans sa comptabilité. Si un manque de crédits est constaté à la fin de l'exercice comptable, l'établissement du bordereau de liquidation peut simplement être reporté à l'exercice suivant. D'autre part, les immobilisations corporelles sont amorties dans leur ensemble et pas par bâtiment. Les bâtiments propriétés de l'État fédéral, mais gérés par la Régie, ne sont pas comptabilisés en tant qu'immobilisation corporelle, mais en tant que créance à plus d'un an de la Régie à l'État.

Ces immeubles ne font, dès lors, pas l'objet d'un amortissement et ceci pourrait mener à terme à une surestimation de leur valeur. De même, en cas de vente ou de démolition, leur valeur comptable n'est pas supprimée du bilan. Enfin, l'activation des coûts de démolition fait en sorte que, par rapport au moment où il existait encore, un immeuble devenu inexistant aura plus de valeur au bilan.

Dans un courrier du 17 mai 2006, la Cour des comptes a demandé au ministre des Finances de faire rectifier le plan comptable mais ce courrier est resté sans réponse.

À combien s'élevait, au 1^{er} janvier 2011, le montant total des factures impayées? Le délai de paiement est-il passé pour certaines de ces factures? De combien de jours de retard s'agit-il en moyenne? Combien de factures ont été honorées tardivement par la Régie? La Régie des Bâtiments paie-t-elle systématiquement des intérêts de retard?

La manière d'enregistrer les immobilisations corporelles et les bâtiments a-t-elle été entre-temps modifiée? De quelle manière l'adoption de FedCom, avec son système complet de comptabilité en partie double, peut-elle contribuer à la modernisation du plan comptable? La Régie des Bâtiments est-elle reprise dans FedCom?

04.02 Bernard Clerfayt, secrétaire d'État (*en néerlandais*): Les factures sont toujours enregistrées à la date du bordereau de liquidation. La somme totale des factures impayées au 1^{er} janvier 2011 s'élevait à environ 23,6 millions d'euros. En décembre 2010, 262 factures, soit 14,12 % des factures du mois, ont été payées avec un retard moyen de 27 jours, pour un montant total d'environ 3,8 millions d'euros. En 2010, 4 074 factures, soit 18,7 % des factures de l'année, ont été payées avec un retard moyen de 49 jours, pour un montant total d'environ 46,6 millions d'euros.

Les retards de paiement portent essentiellement sur des frais supplémentaires inattendus relatifs à des chantiers ou des factures de consommation de gaz, d'électricité et d'eau pour des bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments. Il s'agit de petites sommes, qui influencent toutefois fortement le nombre moyen de jours d'arriéré de paiement.

Le mode d'écriture des transactions n'a pas encore été adapté. La détermination de la valeur du patrimoine est très complexe et fait partie du développement d'un nouveau plan comptable que la Régie a entamé il y a plus de dix ans déjà. À la suite d'une concertation menée à l'époque, on a toutefois d'abord voulu attendre les résultats de la Commission de normalisation de la comptabilité publique. Début 2008, un groupe de travail a été constitué pour analyser comment la situation actuelle peut être intégrée au nouveau plan comptable fédéral.

Au début de l'année 2010, on s'est enquis auprès du SPF Budget et Contrôle de la gestion de la possibilité pour la Régie des Bâtiments d'adhérer au système FedCom. Fin 2010, le comptable fédéral répondait qu'il était favorable à l'utilisation de FedCom par des institutions non associées au projet.

Une enquête de la Cour des comptes concernant l'élaboration de la loi du 22 mai 2003 notamment par des institutions publiques administratives a démontré que le SPF Budget et Contrôle de la gestion ne pouvait pas lancer un tel projet avant le 1^{er} janvier 2012, date à laquelle la nouvelle loi entrera en vigueur. Les moyens pour ce faire n'ont par ailleurs pas encore été affectés.

La Régie s'adaptera à la nouvelle législation et modifiera son plan comptable, ce qui implique naturellement une évaluation des bâtiments qu'elle administre et une estimation individuelle des immobilisations corporelles.

04.03 Steven Vandeput (N-VA): Des retards de 27 jours en moyenne sont inadmissibles. Je crains que lors de l'éventuel passage à un autre système, cette méthode de travail ne débouche sur une très désagréable surprise. Il faudra bien un jour déterminer la valeur des biens, même si la matière est complexe. Je pense que le moment est venu de nous pencher sur le calendrier à suivre pour procéder à l'estimation de la valeur du patrimoine de l'État.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n° 2886 de M. Frédéric et n° 2891 de M. Coëme sont reportées. Les autres questions sont supprimées ou transformées en questions écrites.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 32.

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur en voorgezeten door de heer Guy Coëme.

01 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor de Modernisering van de Federale Overheidsdienst Financiën, de Milieufiscaliteit en de Bestrijding van de fiscale fraude, toegevoegd aan de minister van Financiën, over "artsen, verzekeringsartsen en gerechtelijke experts" (nr. 2840)

01.01 Peter Logghe (VB): Voor het sluiten van een verzekeringspolis moet men vaak eerst naar de dokter. Diezelfde dokter, maar dan met een ander petje op, bepaalt de lichamelijke ongeschiktheid na een schadegeval. En met zijn petje van gerechtelijk expert treedt hij op voor de rechtbank bij betwistingen. Voor de verzekeringnemer is dat allemaal heel onoverzichtelijk.

Bestaat er zoiets als een vereniging van verzekeringsartsen? En bestaat er een vereniging van medische experts? De indruk bestaat dat magistraten soms overleggen met die verenigingen om te beslissen over het percentage van arbeidsongeschiktheid. Klopt dat? Schaadt dat de onafhankelijkheid van de magistraten en van de artsen niet? Bestaat er een lijst van artsen die geregeld voor verzekeringsmaatschappijen optreden? Hoe wordt belangenvermenging tegengegaan? Hoe wordt aan de klant onafhankelijk advies gegarandeerd?

01.02 Staatssecretaris Bernard Clerfayt (Nederlands): Er bestaat een vzw Belgische Vereniging van Geneesheren-specialisten in de Verzekeringsgeneeskunde en de Medische Expertise. Bovendien is er binnen Assuralia een commissie die adviserende artsen en vertegenwoordigers van de verzekeraars verenigt om algemene gemeenschappelijke kwesties te bespreken.

De vzw Wetenschappelijke Vereniging voor Verzekeringsgeneeskunde is dan weer universitair geïnspireerd. Het doel is bij te dragen aan de permanente vorming van verzekeringsartsen en aan het wetenschappelijk onderzoek. Hierin zetelen ook hoge ambtenaren van de sociale zekerheid, magistraten van de arbeidsrechtbank en vertegenwoordigers uit de particuliere verzekeringssector.

De erkenning van de geneesheren-specialisten in de verzekeringsgeneeskunde en medische expertise wordt geregeld conform een ministerieel besluit van 20 januari 2007. De lijst van erkende artsen wordt beheerd door de FOD Volksgezondheid. Op de site van die FOD vindt men die lijst.

Het spreekt voor zich dat de geneesheren-specialisten de geneeskundige plichtenleer moeten naleven en dus over hun beroepsonafhankelijkheid moeten waken. Wanneer een arts als expert in een juridisch geschil wordt aangesteld, zal hij eerst naar eer en geweten nagaan of hij voldoende onafhankelijk is om zijn opdracht tot een goed einde te brengen.

De expertise van de geneesheren-specialisten kan zeer nuttig zijn om bepaalde kwesties op te helderen.

01.03 Peter Logghe (VB): Bij Assuralia zitten dus de adviserende artsen samen met de verzekeringsmaatschappijen, zonder dat de consumentenorganisaties daar vertegenwoordigd zijn?

01.04 Staatssecretaris Bernard Clerfayt (Nederlands): Dat klopt.

01.05 Peter Logghe (VB): Ik ga er zoals de staatssecretaris van uit dat de meeste artsen naar eer en

geweten optreden. Maar er zijn sporadische misbruiken. Door verbeterde controlemechanismen op de medische en verzekeringsexpertise moeten we die misbruiken kunnen bannen. Ik kom daar later op terug.

Het incident is gesloten.

De behandeling van de vragen wordt geschorst van 14.22 uur tot 16.54 uur.

02 Vraag van mevrouw Meyrem Almaci aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "de fiscale aftrek voor gehuwden met een niet-beroepsactieve partner ten laste" (nr. 2470)

Voorzitter: Muriel Gerkens.

02.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Wie ecologisch bouwt of renoveert, komt in aanmerking voor een fiscale aftrek. Bij personen die gehuwd zijn met een niet-beroepsactieve partner, is er een probleem. Die partner – die ten laste is van de werkende partner – krijgt van de fiscus een klein gedeelte van het inkomen van de partner toegewezen. Bij dat fictieve loon wordt ook een deel van de fiscale voordelen overgeheveld. Omdat het inkomen zo laag is, vervalt een deel van de aftrek. Het toebedeeld inkomen is immers zo klein dat er geen belastingen op verschuldigd zijn en er valt dus ook niets vanaf te trekken. Voor gehuwden waarvan een van beide partners niet werkt, valt het fiscaal voordeel dus lager uit dan voor alleenstaanden of tweeverdieners die ecologisch bouwen of renoveren, terwijl juist dit soort gezinnen een steuntje in de rug zou kunnen gebruiken.

Is de staatssecretaris op de hoogte van die anomalie in de fiscale wetgeving? Is hij van plan de wetgeving aan te passen?

02.02 Staatssecretaris Bernard Clerfayt (Nederlands): Als een gemeenschappelijke aanslag wordt gevestigd, wordt de belastingvermindering voor die uitgave sinds het aanslagjaar 2010 niet langer verdeeld volgens het aandeel van elke partner in de woning, maar volgens het aandeel van elke partner in het belastbaar inkomen. Dat is in het voordeel van gehuwden waarvan een van beiden niet werkt.

Wanneer de belasting, die verschuldigd is voor de niet-beroepsactieve echtgenoot, zo laag is dat de belastingvermindering voor energiebesparende uitgaven geen effect heeft, wordt die vermindering bovendien tijdelijk omgezet in een terugbetaalbaar belastingkrediet als het verband houdt met welbepaalde uitgaven.

Gelet op de prioriteiten van de regering en de budgettaire beperking geldt die omzetting niet voor de vermindering voor de uitgaven voor zonnepanelen en geothermische warmtepompen, voor de vermindering voor energiezuinige woningen en voor de vermindering voor groene leningen. De federale regering levert dus aanzienlijke inspanningen om ecologisch bouwen en renoveren aan te moedigen.

Gehuwden of wettelijk samenwonende partners zijn in de aangehaalde situatie meestal beter af dan feitelijk samenwonende partners. Die hebben immers niet het voordeel van het huwelijksquotiënt en de belastingvermindering wordt voor hen beperkt verdeeld, overeenkomstig het aandeel in de woning.

02.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Het probleem is dus opgelost vanaf aanslagjaar 2010?

02.04 Staatssecretaris Bernard Clerfayt (Nederlands): Ja, het aandeel van de respectievelijke partners in de woning is niet langer een criterium en dat is voor alle koppels een verbetering.

02.05 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Het is wel nog steeds zo dat de niet-beroepsactieve partner een fictief inkomen krijgt toebedeeld en dat er eventueel een terugbetaalbaar belastingkrediet kan worden toegekend. De discriminatie blijft dus eigenlijk bestaan.

02.06 Staatssecretaris Bernard Clerfayt (Nederlands): De nieuwe maatregel was bedoeld om meer te kunnen teruggeven aan mensen met een laag inkomen. Meer was er budgettair niet mogelijk.

De ecofiscale maatregelen van de federale overheid in 2009 – ik ken de cijfers voor 2010 nog niet – kwamen neer op 600 miljoen euro, zeven keer meer dan de totaliteit van de gewestelijke premies voor min of meer

hetzelfde type werken.

02.07 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Ik herhaal: er is een discriminatie tussen een gehuwd koppel waarvan een van de partners niet actief is buitenshuis, een alleenstaande in dezelfde situatie en een koppel tweeverdieners. Is die discriminatie wel terecht? Een koppel met een thuisblijvende partner is financieel gezien kwetsbaarder dan een koppel van tweeverdieners en zou dus logischerwijze meer moeten kunnen genieten van een soort belastingkrediet.

02.08 Staatssecretaris **Bernard Clerfayt** (*Nederlands*): Om een belastingvermindering te kunnen genieten, moet men ook belasting betalen. Wij hebben al veel inspanningen geleverd om almaar meer mensen deze voordelen te laten genieten. Nog meer doen, is voorlopig budgettair niet haalbaar.

02.09 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Dat koppel betaalt belastingen maar geniet niet dezelfde voordelen als een gehuwd koppel.

Ook een koppel met een thuisblijvende partner betaalt wel degelijk ten volle belastingen, maar ontvangt uiteindelijk minder voordeel dan tweeverdieners.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Meyrem Almaci aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "het fiscaal regime voor terreinwagens" (nr. 2867)

03.01 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Zware terreinwagens zijn bijzonder onveilig in het verkeer, vooral voor voetgangers en fietsers. Dat blijkt uit de ongevallencijfers. Die wagens moeten niet jaarlijks worden gekeurd en bovendien is er een fiscaal voordeel, wat uiteraard tot misbruiken leidt. Terreinwagens worden dikwijls onterecht als lichte vrachtwagen, tevens bedrijfswagen, ingeschreven. Voor de luxeterreinwagens die niet als lichte vrachtwagen staan ingeschreven, gelden dezelfde fiscale regels als voor gewone personenwagens. Hier is een differentiatie mogelijk en zelfs wenselijk, want ook de luxeterreinwagens zijn vaker betrokken bij ongevallen en richten meer ravage aan dan de gewone personenwagens.

Komen er fiscale maatregelen om het aanschaffen van zware terreinwagens te ontmoedigen? Wat denkt de minister van het voorstel personenwagens die een maximumgewicht overschrijden en die bepaalde keuringen niet ondergaan, een zware en progressief oplopende inschrijvingstaks op te leggen? Hoeveel terreinwagens, lichte vrachtwagens, pick-ups en bestelwagens werden jaarlijks ingeschreven sinds 2006? Controleert de belastinginspectie of de lichte vrachtwagens ook op rechtmatige wijze worden gebruikt?

Hoe kan het misbruik bij het inschrijven van dergelijke wagens voor zelfstandigen worden ingeperkt, zonder daarbij degenen die ze werkelijk beroepsmatig nodig hebben te treffen? Kan het fiscaal voordelig tarief worden beperkt tot bepaalde beroepsgroepen?

03.02 Staatssecretaris **Bernard Clerfayt** (*Nederlands*): Met de invoering van een specifieke fiscale definitie van het begrip 'lichte vrachtauto' werd getracht een einde te maken aan de praktijk van bepaalde constructeurs om zware luxeterreinwagens te laten homologeren als lichte vrachtauto, waardoor zij een fiscaal gunstiger regime genieten. Dit was immers in strijd met de geest van de wet. De regeling had tot doel het fiscale voordeel toe te kennen aan de echte lichte vrachtauto en de deur te sluiten voor elk oneigenlijk gebruik. Ze houdt in dat, naast een technische definitie van lichte vrachtauto, een fiscale definitie wordt ingevoerd die bepaalt dat de lengte van de afgescheiden laadruimte ten minste 50 procent van de wielbasis moet uitmaken.

Ik wil er wel op wijzen dat de wijziging van de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen inzake de verkeersbelastingen en de belastingen op de inverkeerstelling tot de exclusieve bevoegdheid van de Gewesten behoren.

Het aantal pick-ups is tussen 2006 en 2011 weinig toegenomen. Het aantal wagens met een chassiscabine neemt ook toe, alsook het aantal bestelwagens. Het aantal auto's met dubbel gebruik is meer dan verdubbeld. Mijn administratie kan echter geen onderscheid maken tussen de SUV's die ingeschreven zijn als personenwagen dan wel als auto met dubbel gebruik.

Pick-ups zijn voertuigen met een open laadbak die volledig van de bestuurders- en passagierscabine is afgesloten. Dat soort voertuigen wordt steeds als een bedrijfsvoertuig beschouwd omdat men moeilijk kan aannemen dat die uitsluitend voor privédoeleinden of als luxevoertuig worden gebruikt.

Mijn administratie overweegt geen wetswijzigingen ter zake.

03.03 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Het aantal van deze wagens in het verkeer stijgt, maar de fiscale administratie kan het beroepsmatige gebruik ervan niet echt controleren en blijkbaar is zij niet van plan een differentiatie door te voeren. Uit de gespecialiseerde vakbladen blijkt dat deze wagens niet geschikt zijn voor ons land. Professor Paul De Grauwe van de KULeuven zegt dat een forse en progressief oplopende belasting aangewezen is op deze zware wagens. De verzekeraars stellen vast dat er een verband is tussen het hoge gewicht en de massieve bouw van die auto's en de gevolgen bij een aanrijding van voetgangers en fietsers. Bovendien is er ook een milieutechnisch argument om deze wagens te weren. De maatschappij verwacht deze verandering. Ik vraag mij af hoe de staatssecretaris de ecofiscaliteit en de veiligheid van de zwakke weggebruikers via de begroting en het financiële beleid zal realiseren.

Staatssecretaris Schouppe kan weinig doen voor de veiligheid van de zwakke weggebruiker als Financiën in gebreke blijft.

03.04 Staatssecretaris Bernard Clerfayt (Nederlands): Als die wagens gevaarlijk zijn, dan moeten ze worden verboden. Dat is een bevoegdheid van Mobiliteit, niet van Financiën. De categorieën waarin de wagens worden verdeeld, wordt eveneens bepaald door Mobiliteit. En voor de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling zijn de Gewesten bevoegd.

03.05 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): Wij stellen onze vragen ook daar, maar wil de staatssecretaris iets wil doen aan het fiscaal regime voor terreinwagens? Het antwoord blijkt negatief.

03.06 Staatssecretaris Bernard Clerfayt (Nederlands): Het enige fiscaal regime dat nog tot mijn bevoegdheid hoort, betreft het professioneel gebruik van die wagens. Alleen op het vlak van de inkomstenbelasting zijn er nog maatregelen mogelijk. Voor de professionele gebruikers van die wagens zijn er recent nieuwe maatregelen genomen waarbij men veel minder aftrekmogelijkheden heeft, omdat die wagens veel meer CO₂ uitstoten dan andere.

03.07 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen!): De staatssecretaris benut de instrumenten die hij ter beschikking heeft onvoldoende.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 2723 van de heer Verherstraeten, 2817 van de heer Degroote, 2849 van de heer Uyttersprot, 2852 van de heer Van den Bergh, 2886 van de heer Frédéric en 2932 en 2936 van de heer Arens worden omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 2891 van de heer Coëme wordt uitgesteld. De vragen van degenen die niet aanwezig zijn – de heren Francken, Vanvelthoven, Ducarme en Luyckx – worden ingetrokken.

04 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over "het boekhoudplan van de Regie der Gebouwen" (nr. 2933)

04.01 Steven Vandeput (N-VA): In 2006 maakte het Rekenhof de opmerking dat het boekhoudplan van de Regie der Gebouwen een groot risico inhield voor een overschatting van het balanstotaal van de instelling. De Regie boekt op de datum van een vereffeningsborderel dat ze zelf opstelt en waarvan ze de datum zelf bepaalt. Dit impliceert dat de Regie geen volledige informatie heeft over alle openstaande schuldvorderingen in haar boekhouding. Indien op het einde van het boekjaar wordt vastgesteld dat er onvoldoende kredieten zijn, kan de opmaak van het vereffeningsborderel gewoon worden uitgesteld tot het volgende boekjaar. Anderzijds is het zo dat de materiële vaste activa globaal worden afgeschreven, dus niet per gebouw. De gebouwen die eigendom zijn van de federale Staat maar beheerd worden door de Regie, worden niet geboekt als materieel vast actief, maar als een vordering op meer dan één jaar van de Regie aan de Staat.

Op die gebouwen wordt dan ook geen afschrijving toegepast, wat op termijn tot een overschatting van de waarde zou kunnen leiden. Ook is het zo dat bij een verkoop of de sloop de boekwaarde zelf niet uit de balans verdwijnt. Ten slotte leidt de activering van de sloopkosten ertoe dat een gebouw dat niet meer bestaat, morgen meer waard is dan toen het er stond, in de balans.

Het Rekenhof heeft op 17 mei 2006 een brief gestuurd aan de minister van Financiën om de opdracht te geven het boekhoudplan aan te passen, maar die brief bleef onbeantwoord.

Hoeveel bedroeg de totale som van openstaande facturen op 1 januari 2011? Waren er onder die facturen ook facturen waarvan de betalingstermijn verstreken was? Hoeveel dagen zijn deze facturen gemiddeld te laat? Hoeveel facturen werden er te laat betaald door de Regie? Betaalt de Regie der Gebouwen automatisch verwijlrenten?

Is de manier van boeken van het materieel vast actief en de gebouwen inmiddels aangepast? Op welke manier zou de introductie van FedCom met het volledig dubbele boekhoudsysteem een steun kunnen zijn bij het moderniseren van het boekhoudplan? Wordt de Regie der Gebouwen opgenomen in FedCom?

04.02 Staatssecretaris **Bernard Clerfayt** (*Nederlands*): De facturen worden nog steeds geboekt op datum van het vereffeningsborderel. De totale som van openstaande facturen op 1 januari 2011 bedroeg circa 23,6 miljoen euro. In december 2010 werden 262 facturen of 14,12 procent gemiddeld 27 dagen te laat betaald, voor een totaal bedrag van ongeveer 3,8 miljoen euro. In 2010 werden 4.074 facturen of 18,7 procent gemiddeld 49 dagen te laat betaald, voor een totaal bedrag van ongeveer 46,6 miljoen euro.

Het gaat daarbij vooral om onverwachte extra kosten in werken of verbruiksfacturen van gas, elektriciteit en water van door de Regie beheerde gebouwen. Het gaat om kleine bedragen, die het gemiddelde aantal dagen betalingsachterstand echter sterk beïnvloeden.

De manier van boeken van de transacties is nog niet aangepast. De waardebepaling van het patrimonium is zeer complex en maakt deel uit van de ontwikkeling van een nieuw boekhoudplan dat de Regie al meer dan tien jaar geleden heeft opgestart. Na overleg wou men destijds echter eerst de resultaten van de Commissie voor de Normalisatie van de openbare comptabiliteit afwachten. Begin 2008 is dan een werkgroep opgestart om te analyseren hoe de huidige toestand kan worden ingepast in het nieuw federaal boekhoudplan.

Aan de FOD Begroting en Beheerscontrole werd begin 2010 gevraagd of een toetreding van de Regie der Gebouwen tot het FedCom-systeem mogelijk is. Eind 2010 antwoordde de federale accountant dat hij positief staat tegenover het gebruik van FedCom door instellingen die niet in het project waren opgenomen.

Uit het onderzoek van het Rekenhof inzake de voorbereiding op de wet van 22 mei 2003 door onder andere de administratieve openbare instellingen, blijkt dat de FOD Begroting en Beheerscontrole een dergelijk project niet kan opstarten voor 1 januari 2012, datum waarop de nieuwe wet van toepassing wordt. Bovendien zijn er nog geen middelen uitgetrokken.

De Regie zal zich naar die nieuwe wetgeving schikken en haar boekhoudplan aanpassen. Een waardering van de door de Regie der Gebouwen beheerde gebouwen en een individuele waardering van de materiële vaste activa maken daarvan natuurlijk deel uit.

04.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Laattijdigheden van gemiddeld 27 dagen zijn onaanvaardbaar. Ik vrees dat er met deze manier van werken ooit een enorm lijk uit de kast zal vallen als men ooit naar een nieuw systeem overstapt. De waarde zal toch ooit moeten worden bepaald, ook al is het een complexe materie. Ik vind dat het tijd is om ons af te vragen welke planning er zal worden gevolgd voor de waardering van het overheidspatrimonium.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2886 van de heer Frédéric en vraag nr. 2891 van de heer Coëme worden verdaagd. De andere vragen vallen weg of worden omgevormd tot schriftelijke vragen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.32 uur.