

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Handelingen

Annales

INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LA

COMMISSIE VOOR DE FINANCIEN
EN DE BEGROTING

COMMISSION DES FINANCES
ET DU BUDGET

VAN

DU

02-05-2000

02-05-2000

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone - Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000 : Parlementair Document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA : Handelingen (Integraal Verslag)
BV : Beknopt Verslag
PLEN : Plenumvergadering
COM : Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA : Questions et Réponses écrites
HA : Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA : Compte Rendu Analytique
PLEN : Séance plénière
COM : Réunion de commission

Officiële publicaties uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

Inhoud

Dinsdag 2 mei 2000

COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING - COM 181

Mondelinge vraag van de heer Patrick Lansens aan de minister van Financiën over "het filmverbod voor de lokale televisiezender Focus in het douanekantoor in de Slijkensesteenweg te Oostende" (nr. 1588)

sprekers : **Patrick Lansens, Didier Reynders**, minister van Financiën

Mondelinge vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Financiën over "het fiscaal statuut van jobstudenten die onderhoudsgeld ontvangen ingevolge de echtscheiding van hun ouders" (nr. 1631)

sprekers : **Muriel Gerken, Didier Reynders**, minister van Financiën

Mondelinge vraag van de heer Pieter De Crem aan de eerste minister over "de dotaties aan de koninklijke familie en het inschrijven in de algemene uitgavenbegroting van dotaties aan 's Konings kinderen" (nr. 1678)

(Het antwoord werd verstrekt door de minister van Financiën)

sprekers : **Pieter De Crem, Didier Reynders**, minister van Financiën

Mondelinge vraag van de heer André Smets aan de minister van Financiën over "de noodzaak aan een bedrijfsspecifieke brandstof voor de beroepsvervoerders van goederen over de weg" (nr. 1654)

sprekers : **André Smets, Didier Reynders**, minister van Financiën

Mondelinge vraag van de heer Hubert Brouns aan de minister van Financiën over "de negatieve effecten voor grensarbeiders van het nieuwe belastingstelsel in Nederland" (nr. 1647)

sprekers : **Hubert Brouns, Didier Reynders**, minister van Financiën

Mondelinge vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Financiën over "de aanstelling van een fiscale ombudsman" (nr. 1672)

sprekers : **Dirk Pieters, Didier Reynders**, minister van Financiën, **Aimé Desimpel**

Sommaire

Mardi 2 mai 2000

COMMISSION DES FINANCES ET DU BUDGET COM 181

Question orale de M. Patrick Lansens au ministre des Finances sur "l'interdiction de filmer à l'intérieur du bureau des douanes à Ostende (Slijkensesteenweg), imposée à la station de télévision locale Focus" (n° 1588)

orateurs : **Patrick Lansens, Didier Reynders**, ministre des Finances

Question orale de Mme Muriel Gerken au ministre des Finances sur "le statut fiscal des étudiants jobistes percevant une pension alimentaire à la suite du divorce de leurs parents" (n° 1631)

orateurs : **Muriel Gerken, Didier Reynders**, ministre des Finances

Question orale de M. Pieter De Crem au premier ministre sur "les dotations à la famille royale et l'inscription dans le budget général des dépenses de dotations aux enfants de S.M. le Roi" (n° 1678)

(La réponse a été donnée par le ministre des Finances)

orateurs : **Pieter De Crem, Didier Reynders**, ministre des Finances

Question orale de M. André Smets au ministre des Finances sur "la nécessité d'un carburant professionnel pour les transporteurs routiers professionnels de marchandises" (n° 1654)

orateurs : **André Smets, Didier Reynders**, ministre des Finances

Question orale de M. Hubert Brouns au ministre des Finances sur "les effets négatifs du nouveau régime fiscal aux Pays-Bas pour les travailleurs frontaliers" (n° 1647)

orateurs : **Hubert Brouns, Didier Reynders**, ministre des Finances

Question orale de M. Dirk Pieters au ministre des Finances sur "la désignation d'un médiateur fiscal" (n° 1672)

orateurs : **Dirk Pieters, Didier Reynders**, ministre des Finances, **Aimé Desimpel**

COMMISSION DES FINANCES ET DU BUDGET

RÉUNION PUBLIQUE DU
MARDI 2 MAI 2000

De vergadering wordt geopend om 10.10 uur door de heer **Olivier Maingain**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 10.10 heures par M. **Olivier Maingain**, président.

Mondelinge vraag van de heer Patrick Lansens aan de minister van Financiën over "het filmverbod voor de lokale televisiezender Focus in het douanekantoor in de Slijkensesteenweg te Oostende" (nr. 1588)

Question orale de M. Patrick Lansens au ministre des Finances sur "l'interdiction de filmer à l'intérieur du bureau des douanes à Ostende (Slijkensesteenweg), imposée à la station de télévision locale Focus" (n° 1588)

De heer **Patrick Lansens** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de lokale televisiezender Focus was enkele weken geleden van plan om een korte reportage te maken over de abominabele toestand van de douanekantoren langs de Slijkensesteenweg te Oostende. Er is nochtans beterschap op komst want deze douanekantoren worden gerenoveerd. Het probleem is om in afwachting daarvan een tijdelijk onderkomen voor de ambtenaren te vinden. De oplossing van de Regie der Gebouwen, ressorterende onder de bevoegdheid van uw collega Rik Daems, is om deze ambtenaren onder te brengen in de loods naast de huidige kantoren. Hierover heb ik hem een vraag gesteld.

De lokale televisiezender Focus kreeg evenwel geen toestemming om te filmen noch in die loods, noch in de kantoren. Dit is vreemd omdat de kantoren dagelijks bezocht worden door burgers voor het vervullen van allerhande administratieve formaliteiten.

Er werd contact opgenomen met de hiërarchische oversten bij de administratie en ook met uw kabinet, waar men nogmaals op een weigering is gestuit.

COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING

OPENBARE VERGADERING VAN
DINSdag 2 MEI 2000

Ik kan begrijpen dat in de loods zelf niet gefilmd kan worden omdat daar de in beslag genomen goederen worden ondergebracht. Men moet inderdaad niemand op verkeerde gedachten brengen door onder meer de in beslag genomen sigaretten te filmen.

Groot was mijn verwondering toen ik vorige week beelden zag van een vakbondsactie, gefilmd in de kantoren en de bewuste loods. Toen begreep ik het niet meer. Men legt eerst om voor mij onbekende redenen verbod op en dan mag men plots toch filmen, zowel in de kantoren als in de loods.

Mijnheer de minister, ten eerste, had ik graag vernomen wat de reden was voor het oorspronkelijke filmverbod, vooral wat de kantoren betreft.

Ten tweede, had ik graag geweten waarom er vorige week dan toch plots gefilmd kon worden.

Minister **Didier Reynders** : Mijnheer de voorzitter, collega Lansens, ik heb drie verschillende antwoorden. Het eerste antwoord werd geformuleerd door de directeur-generaal der Douane en Accijnzen, het tweede werd voorbereid door mijn kabinet. Tot slot zal ik nog mijn eigen standpunt toelichten.

Wat het eerste antwoord betreft heeft de administratie mij meegedeeld dat de televisiezender Focus op 30 maart 2000 een aanvraag heeft ingediend om op 31 maart 2000 alle gebouwen van het douanecomplex te filmen met de bedoeling de slechte werkomstandigheden aan de kaak te stellen.

Het complex bestaat uit een kantoorgebouw en een entrepotgebouw. Het kantoorgebouw moet volledig worden gerenoveerd. De renovatiewerken zullen op 2 mei 2000 van start gaan. Aanvankelijk stelde de Regie der Gebouwen voor om in een eerste fase de bovenverdieping te renoveren. Tijdens die fase zouden alle betrokken ambtenaren op het gelijkvloers gehuisvest worden. Tijdens de tweede fase zou dan de omgekeerde werkwijze worden gevolgd. Bij een werkvergadering vooraf tussen de plaatselijke diensten, de Regie der Gebouwen en de

Didier Reynders

verantwoordelijken van de administratie, bleek dat de ambtenaren ter plaatse opteerden om de werken zonder onderbreking te laten uitvoeren. Ze vroegen aan de Regie der Gebouwen om voor een tijdelijke huisvesting in het entrepot te zorgen. De Regie der Gebouwen ging hiermee akkoord en was bereid de supplementaire kosten voor de werken in het entrepot voor haar rekening te nemen. In het entrepotgebouw zullen lokalen ingericht worden en zal worden gezorgd voor voldoende communicatiemiddelen, verlichting en dergelijke.

Zowel de Regie der Gebouwen als de administratie der Douane en Accijnzen waren niet bereid hun toestemming tot filmen te verlenen. Het was dus een beslissing van de directeur-generaal der Douane en Accijnzen. Dit zou immers een vertekend beeld geven omdat enerzijds, in het kantoorgebouw de renovatiewerken nog niet aangevat zijn en anderzijds, de werken in het entrepot nog moesten beginnen. Het was dus in eerste instantie een beslissing van de directeur-generaal der Douane en Accijnzen.

Wat mijn kabinet betreft, kan ik u het volgende meedelen. Het bezoek van de cameraploeg van Focus TV aan het douanekantoor van Oostende was vooraf niet bij mijn kabinet aangevraagd. Het kabinet werd pas gecontacteerd toen bleek dat de plaatselijke verantwoordelijken de ploeg niet wilden binnenlaten. Tijdens een telefonisch contact met de persdienst verklaarde de verantwoordelijke dat hij expliciete instructies van de directeur-generaal had gekregen om geen filmploegen in de gebouwen toe te laten.

Volgens hem was er ook een veiligheidsrisico. U hebt dat ook aangehaald. Er was een veiligheidsrisico aangezien er op dat moment goederen waren opgeslagen die in beslag waren genomen in het kader van een lopend onderzoek.

Aangezien de tv-ploeg het kabinet pas op het laatste moment contacteerde, was het niet mogelijk om van de minister alsnog een toestemming te krijgen. Dat u ter plaatse was, mijnheer Lansens, werd door de betrokken journalist niet aan het kabinet gemeld. Ik herhaal dat het voor mij geen probleem is om een cameraploeg toegang te verlenen tot een kantoor. Ik heb daar niets op tegen. Ik zal een tiental bezoeken aan mijn administratie brengen. Ik ben al in Gent geweest. Ik moet nog op andere plaatsen gaan. Ik zal ook Oostende een bezoek brengen. Ik hoop dat het mogelijk is om het douanekantoor te bezoeken. U mag mee als u wil.

Volgens mij is het in eerste instantie een beslissing van de directeur-generaal der Douane en Accijnzen. Ik heb ook een commentaar in verband met mijn kabinet gegeven. Ik ben bereid om meer inlichtingen te verstrekken op alle kantoren en ik zal een bezoek aan Oostende brengen.

De heer **Patrick Lansens** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik wil nog even het volgende zeggen. De minister heeft gezegd dat samen met de lokale ambtenaren naar een oplossing voor het entrepot is gezocht. Dit is natuurlijk in tegenspraak met de actie die is gevoerd. De ambtenaren zijn niet gelukkig met die beslissing.

Naar verluidt heeft de leidinggevende ambtenaar aldaar in samenspraak met de regie die oplossing voorgesteld. Deze ambtenaar verhuist echter op 1 mei naar een andere locatie en wordt dus niet in die penibele omstandigheden gehuisvest. Dat is niet erg collegiaal ten opzichte van de anderen. Ik wil dat de minister daarvan op de hoogte is.

Nogmaals herhaal ik dat die mensen daar allesbehalve tevreden zijn over de omstandigheden waarin zij zes tot negen maanden zullen moeten werken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Question orale de Mme Muriel Gerken au ministre des Finances sur "le statut fiscal des étudiants jobistes percevant une pension alimentaire à la suite du divorce de leurs parents" (n° 1631)

Mondelinge vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Financiën over "het fiscaal statuut van jobstudenten die onderhoudsgeld ontvangen ingevolge de echtscheiding van hun ouders" (nr. 1631)

Mme **Muriel Gerken** (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le président, monsieur le ministre, nous sommes maintenant dans la période où les étudiants commencent à chercher un travail pour financer leurs études ou leurs vacances, ce qui est tout aussi louable.

On m'a informée d'une situation les concernant et je souhaiterais que vous me donniez des explications à ce sujet.

Selon les renseignements dont je dispose, un étudiant jobiste peut travailler à concurrence d'un revenu annuel ne dépassant pas 95 000 francs bruts s'il veut pouvoir rester fiscalement à charge de ses parents. Si cet étudiant perçoit une pension alimentaire à la suite du divorce de ses parents, cette dernière vient s'ajouter à ses revenus. Il se voit donc obligé de restreindre ses activités destinées à améliorer ses propres revenus.

N'estimez-vous pas, monsieur le ministre, que l'on assiste là à une forme de discrimination entre les étudiants dont les parents vivent en couple et ceux dont les parents

Muriel Gerkens

sont divorcés et qui ne sont pourtant pas responsables de la situation maritale de leurs parents ? La pension alimentaire remplace finalement une présence ou un apport que pourrait fournir le parent absent s'il vivait sous le même toit.

Il est vrai que la pension alimentaire peut être déduite des revenus du parent qui la verse, mais le parent qui a l'étudiant à charge n'est pas celui qui verse la pension.

Peut-être n'ai-je pas bien compris la situation car les matières fiscales ne me sont pas familières, mais, pour ma part, je constate toute une série de discriminations. Pourrais-je donc vous demander de m'expliquer et de me justifier cette situation, monsieur le ministre ?

M. Didier Reynders, ministre : Monsieur le président, chers collègues, je me limiterai à deux commentaires très brefs.

En premier lieu, je pense être assez bien informé de la situation des étudiants jobistes - et ce, non pas en raison de ma situation familiale, mais bien du fait que mon département se trouve sollicité chaque année par des milliers d'étudiants pour des demandes d'occupation durant l'été. Nous en recrutons du reste quelques centaines chaque été. Aussi sommes-nous déjà directement confrontés, en tant qu'employeur, à la problématique que vous soulevez.

En second lieu, relativement à la situation des étudiants jobistes eux-mêmes, je pourrais tout d'abord vous renvoyer à la réponse que j'ai apportée le 26 octobre 1999 à la question orale n° 244 posée par Mme Moerman. Je pense que ladite question est bien connue des membres de la commission des Finances. Nonobstant, je vous rappellerai pour mémoire que l'article 141 du Code des impôts sur les revenus 1992 prévoit, afin de prendre en considération l'impact des rentes alimentaires sur les enfants à charge, un montant de ressources déjà supérieur pour les enfants à charge d'un isolé.

Ainsi, selon les diverses clés de calcul, ces montants ont été fixés à 90 000 FB, c-à-d 113 000 FB après indexation, pour l'exercice d'imposition 2000. En ce qui concerne les enfants à charge de conjoints imposés en commun, le montant maximum de ressources est limité à 60 000 FB, c'est-à-dire 76 000 FB après indexation - ce qui correspond, je vous assure, aux 95 000 FB brut que vous avez évoqués. En résumé : d'un côté, 90 000 ou 113 000 FB après indexation; et de l'autre, 60 000 ou 76 000 FB après indexation.

Partant, même si cette problématique sera assurément réexaminée dans le cadre de la réforme fiscale, le Code des impôts sur les revenus 1992 prévoit d'ores et déjà une différenciation des montants autorisés en fonction de la situation des parents, dans le dessein de tenir compte notamment de l'impact des rentes alimentaires sur les enfants à charge.

Cela étant, comme je l'avais indiqué à Mme Moerman, l'on peut effectivement estimer que cette différenciation n'est pas encore suffisante. C'est pourquoi il sera opportun d'intégrer ce dossier dans les débats relatifs aux mécanismes de déductibilité, tout en reconnaissant la neutralité des choix de vie et la diversité des situations familiales dans lesquelles se trouvent non seulement les parents mais aussi les enfants. A ce propos, il serait intéressant que la commission organise rapidement la discussion de toutes ces questions.

Dès lors, relativement à votre question, chère madame, je ne peux qu'en rester à la réponse que j'ai déjà eu l'occasion de donner en commission. Une différenciation a bel et bien été prévue par le Code des impôts sur les revenus 1992, afin d'apporter un correctif aux discriminations que vous évoquez.

Ainsi, le Code autorise-t-il un plafond de ressources plus important pour les étudiants jobistes qui sont à charge d'un isolé que pour ceux à charge de conjoints imposés en commun. La question est désormais de savoir si cette différenciation paraît suffisante ou non. Comme je l'annonçais à Mme Moerman, nous y reviendrons dans le cadre de la réforme fiscale.

Mme Muriel Gerkens (AGALEV-ECOLO) : Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éclaircissements. J'espère que la commission pourra se pencher avec vous sur ce problème, afin de permettre aux enfants de ne pas subir les conséquences des choix de vie de leurs parents.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Ordre des travaux

Regeling van de werkzaamheden

En accord avec les autres intervenants, M. De Crem qui doit se rendre en commission de la Défense, souhaite poser sa question maintenant. Elle a été faxée vendredi.

Mondelinge vraag van de heer Pieter De Crem aan de eerste minister over "de dotaties aan de koninklijke familie en het inschrijven in de algemene uitgavenbegroting van dotaties aan 's Konings kinderen" (nr. 1678)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Financiën)

Question orale de M. Pieter De Crem au premier ministre sur "les dotations à la famille royale et l'inscription dans le budget général des dépenses de dotations aux enfants de S.M. le Roi" (n° 1678)

(La réponse sera donnée par le ministre des Finances)

Minister **Didier Reynders** : Mijnheer de voorzitter, ik ben bereid een antwoord te geven maar ik heb geen kopie van de vragen. Er is misschien een fout gebeurd in de transmissie.

Le **président** : Cette question concerne les membres de la famille royale.

Minister **Didier Reynders** : Het was een vraag aan de eerste minister. Het is mogelijk een antwoord te geven, maar het is een transfer tussen de eerste minister en mijn kabinet. Ik dacht dat de eerste minister het antwoord zou geven maar dat is dus niet het geval.

De heer **Pieter De Crem** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijn vraag was inderdaad gericht tot de eerste minister. Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Financiën. Wellicht is er bij het doorgeven van mijn vraag iets fout gegaan. Ik zie de eerste minister zo dadelijk in de commissie voor de Landsverdediging en kan hem misschien daar mijn vraag stellen.

Mijnheer de minister, collega's, overigens is het wel een ernstige vraag. Het betreft immers de dotaties aan de koninklijke familie en het inschrijven van de dotaties aan de kinderen van de Koning in de algemene uitgavenbegroting. Ik herhaal dat ik deze vraag heb gesteld aan de eerste minister, die ze wellicht heeft doorgestuurd naar de minister van Financiën. Blijkbaar is ze niet aangekomen op uw kabinet, mijnheer de minister. De afstand tussen Wetstraat 16 en Wetstraat 12 is nochtans niet zo groot.

De aanleiding tot het stellen van mijn vraag is het feit dat prins Laurent op 31 mei 2000 de eed van senator aflegt. Met deze eedaflegging wordt tegemoetgekomen aan artikel 72 van de Grondwet. Dit artikel bepaalt dat de kinderen van de Koning vanaf de leeftijd van 18 jaar van rechtswege senator kunnen zijn. De prinsen tellen niet mee voor het aanwezigheidsquorum in de Senaat, en zij krijgen er ook geen vergoeding voor. Vanaf 31 mei 2000 zullen alle kinderen van de Koning senator van rechtswege zijn : prins Filip, prinses Astrid, en vanaf dan ook prins Laurent.

Mijnheer de minister, is het niet aangewezen dat er voor alle koninklijke prinsen een dotatie wordt ingeschreven, gepaard aan een gedragen taakinvulling. Dit is een objectief criterium. Enerzijds zal prins Laurent de enige koninklijke prins zijn die geen dotatie geniet, en dat heeft in het verleden tot wat spanningen geleid. Anderzijds is het op 31 mei op te nemen senatorschap ook geen neutraal gegeven meer voor prins Laurent doordat hij

deel zal uitmaken van de Senaat. Het ligt in het verlengde van onze overtuiging dat de regering als behoeder van een goed functionerende constitutionele staatsorde een gedragen taakinvulling moet kunnen uitwerken voor de prins als senator.

Ik had deze vraag gesteld aan de eerste minister, die deze vraag aan u doorspeelde. De eerste minister verstoopt zich daarbij achter het financiële aspect van deze kwestie. Afdeling 31 van de Rijksmiddelenbegroting behandelt de dotaties aan de koninklijke familie. Is het niet wenselijk dat de regering, in de persoon van de eerste minister, nog voor de eedaflegging een initiatief neemt waardoor enerzijds de financiële discriminatie tussen de koninklijke prinsen wordt weggewerkt, en waar anderzijds de taak en de opdrachten van de koninklijke prins als senator worden scherp gesteld. Misschien meent u dat daar een wet voor nodig is ? Ik ben van mening dat dit logischerwijze kan aangepakt worden in het kader van de Rijksmiddelenbegroting. Ik stel voor dat deze problematiek geregeld wordt in de begroting die ter goedkeuring aan het parlement zal worden voorgelegd. Krijgen wij in het parlement ook een antwoord op onze vraag naar de gedragen taakinvulling van de prins als senator ?

Omwille van het constitutionele aspect zal ik mijn vraag opnieuw aan de eerste minister stellen in de commissie voor de Herziening van de Grondwet.

Mijnheer de minister, mijn concrete vraag in deze commissie is of de regering van plan is deze dotatie aan te passen.

Minister **Didier Reynders** : Mijnheer de voorzitter, tijdens de laatste dagen heb ik een paar discussies gehoord in verband met de koninklijke familie. De Kamer heeft nog maar pas nieuwe dotaties goedgekeurd. Ik blijf daarbij en tot nu toe zijn er geen andere intenties. Na 31 mei zullen we misschien nieuwe besprekingen voeren. Mijnheer De Crem, u kunt altijd een voorstel doen en ik zal het dan ook lezen. Ik heb echter geen inlichtingen over andere dotaties dan de huidige.

De heer **Pieter De Crem** (CVP) : Mijnheer de minister, ik kan uw antwoord op dit moment begrijpen want u bent de hoeder van de staatsfinanciën. U kunt zich slechts beperken tot de commentaar van de rijksmiddelenbegroting.

Ik heb de vraag gesteld op een neutraal moment, dus vóór de gebeurtenissen van het weekend en de verklaringen van een aantal andere mensen. Mijn vraag is gesteld naar aanleiding van het opnemen van het senatorschap. Ik zal de vraag opnieuw stellen aan de eerste minister in de commissie voor de Herziening van

Pieter De Crem

de Grondwet. Ik neem akte van uw antwoord. Mijn voorstel is echter dat het voor een goede staatsorde wenselijk zou zijn dat er naast een gedragen taak-invulling ook een dotatieregeling wordt getroffen.

Minister **Didier Reynders** : Mijnheer de voorzitter, het is misschien ook een vraag voor de voorzitter van de Senaat of de Senaat zelf.

De heer **Pieter De Crem** (CVP) : Het is natuurlijk zo dat de senatoren van rechtswege geen vergoeding genieten.

Minister **Didier Reynders** : Tot nu toe.

De heer **Pieter De Crem** (CVP) : Het moet dus op een andere wijze geregeld worden. Ik neem echter ook akte van uw constructief voorstel.

Le **président** : La Chambre doit encore fixer le statut pécuniaire des sénateurs de droit. Cette question est toujours de notre compétence. On y réfléchira !

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question orale de M. André Smets au ministre des Finances sur "la nécessité d'un carburant professionnel pour les transporteurs routiers professionnels de marchandises" (n° 1654)

Mondelinge vraag van de heer André Smets aan de minister van Financiën over "de noodzaak aan een bedrijfsspecifieke brandstof voor de beroepsvervoerders van goederen over de weg" (nr. 1654)

M. **André Smets** (PSC) : Monsieur le président, monsieur le ministre, c'est la deuxième fois que j'interviens sur la nécessité d'envisager cette possibilité et de décider d'un carburant professionnel pour les transporteurs routiers professionnels de marchandises.

Je constate qu'aucune mesure précise n'a été prise à ce jour, alors que la situation est devenue extrêmement difficile sinon dangereuse pour la viabilité de certaines entreprises de transport.

Monsieur le ministre, je me permets de vous rappeler - si les dates sont exactes - que le 22 décembre 1999, une rencontre a déjà eu lieu à votre cabinet avec les transporteurs et que vous avez reconnu vous-même la nécessité de rétablir la position concurrentielle des transporteurs routiers belges face à leurs homologues étrangers.

Rien ne s'étant passé et vivant dans une entreprise liée à la région, et donc très sensible aux problèmes d'exportations, je vous ai posé une question orale en séance publique le 2 mars. Vous avez alors signalé, je cite

"monsieur le député, si la situation devait perdurer dans le courant du mois de mars et que des décisions en termes de réduction de produits pétroliers ne devaient pas intervenir, le problème serait soumis au conseil ECOFIN".

En attendant, les transporteurs étaient convaincus que des ristournes allaient intervenir et les concerner au premier chef. Rien ne s'est produit et le problème de la viabilité des entreprises devient véritablement crucial.

Nous sommes forcément interpellés à ce sujet comme vous l'avez d'ailleurs été hier. La question avait été préalablement posée, donc en des temps non suspects.

Je tiens à vous signaler, mais vous le savez autant que moi, que le prix du baril sur le marché international diminue de pratiquement 25%, alors que le prix à la pompe du diesel est resté quasiment le même. Cela concerne, bien entendu, les transporteurs professionnels mais aussi l'ensemble de la population. Il y a de quoi s'inquiéter.

Il semblerait que déjà à l'époque, c'est-à-dire en décembre dernier, un membre de votre cabinet vous avait présenté un rapport favorable pour une ristourne sur les droits d'accises. Apparemment, contrairement à ce que certains prétendaient, les coûts des accises seraient supérieurs de 1,80 F aux prix appliqués dans un certain nombre de pays. L'Etat belge pourrait donc ristourner 1,80 F sans enfreindre la législation européenne.

Y aurait-il un problème de concertation avec Mme Durant ou d'autres situations vous obligent-elles à retarder une décision positive ?

Je saisis l'occasion de cette question pour suggérer que l'analyse soit également portée au niveau des transports de personnes, c'est-à-dire par autocar. Je crois qu'à ce niveau-là aussi, ce serait un moyen de valoriser le transport par autocar à des niveaux tout à fait compétitifs et la promotion du tourisme en Belgique.

M. **Didier Reynders**, ministre : Monsieur le président, M. Smets est effectivement déjà intervenu sur le sujet. Je vais essayer de retracer les différents aspects de cette problématique puisque nous sommes régulièrement amenés, en commission des Finances, à aborder des secteurs d'activités différents, que ce soit la construction, bientôt le secteur Horeca, il y a quelque temps la marine marchande, le dragage, le remorquage, etc.

Il est exact que j'ai reçu le 22 décembre la délégation de l'UPTR, une des associations ou fédérations professionnelles du secteur. Dès le lendemain, j'ai remis en Conseil des ministres une copie de leur dossier à ma collègue Isabelle Durant, qui est en charge de la problématique plus spécifique du transport.

Didier Reynders

Que s'est-il passé depuis ? Je confirme tout d'abord la position que j'ai prise dès le départ en cette matière. Je ne suis pas favorable à une mesure générale de diminution de la charge fiscale en ce qui concerne les produits pétroliers. C'est d'ailleurs ce que j'ai répondu lors de l'examen d'une proposition de loi de M. Leterme, je pense, parce qu'il s'agirait là plus d'une subside des producteurs que des consommateurs. Si l'ensemble des pays européens annonçait une diminution de la charge fiscale alors que les prix augmentent, cette mesure constituerait une nouvelle coopération au développement, mais elle se ferait en faveur du Koweït ou de l'Arabie Saoudite, au détriment peut-être du Sud-Soudan ou d'autres régions à travers le monde. Cela ne me semble pas être la meilleure formule.

Je suis par contre tout à fait ouvert à des discussions sur deux types de mesures à l'égard des carburants. Le premier est déjà en cours, notamment avec le cabinet du premier ministre, et concerne la problématique de produits moins perturbants pour l'environnement. Nous avons déjà l'expérience de l'essence avec ou sans plomb, qui a abouti aujourd'hui à une essence avec additifs supprimant la nécessité du plomb. Les accises sur l'essence avec plomb ont donc disparu, ce qui représente -je le dis en passant- plus d'un milliard de moins-value fiscale, car nous avons aligné le prix de l'essence avec additifs sur le niveau le plus bas. Une autre possibilité est de débattre, comme on le fait déjà, d'un plan européen de mesures spécifiques pour des produits pétroliers qui auraient par exemple une plus faible teneur en soufre.

A côté de mesures concernant certains produits moins perturbants pour l'environnement, j'ai aussi signalé que je ne voyais pas d'objection à ouvrir une discussion en commission des Finances sur des secteurs d'activités professionnels. Comme je viens de le rappeler, nous l'avons fait, lors de l'examen de lois antérieures, à la fin de l'année dernière, pour le secteur de la marine marchande; nous l'avons fait pour le secteur du dragage avec un débat pour ouvrir la porte en matière de remorquage et des discussions qui ont eu lieu avec la Commission européenne.

Il est vrai que le secteur du transport routier connaît des difficultés par suite de l'impact de la hausse des produits pétroliers, même si ce n'est pas le seul problème rencontré, je vais y revenir. Mais cela signifie que sont concernés également les autocaristes, les chauffeurs de taxi, etc. Des sociétés de taxis ont aussi fait valoir des demandes en la matière. Nous sommes confrontés à un problème général, il faut donc se poser la question de savoir si l'on peut prendre des mesures spécifiques.

Revenons-en à ce qui a été fait jusqu'à présent. Dans le secteur du transport, il y a des préoccupations de trois ordres. Le premier, qui m'a été rappelé par les transpor-

teurs eux-mêmes, est le coût salarial. Il ne faut pas perdre de vue que l'essentiel du coût dans le secteur du transport reste la masse salariale, bien avant les produits pétroliers qui ne représentent qu'une part de l'activité. Le gouvernement a pris comme orientation de diminuer la charge pour l'ensemble des entreprises. Les mesures entrées en vigueur au 1er avril ont porté les diminutions de charge à près de 32 000 francs, et il y aura encore d'autres évolutions. Autant nous diminuons la charge pour l'entreprise, donc le coût du travail, autant, comme le demandent les transporteurs, mais aussi d'autres secteurs, nous essayons d'augmenter le salaire-poche. On sait en effet que les salaires dans ce secteur sont souvent faibles par rapport à la charge de travail. On est en général loin des 35 heures.

Dans ce domaine, une diminution des cotisations personnelles a déjà eu un impact. De plus, l'ensemble des mesures fiscales déjà prises ou à prendre dans le cadre de la réforme fiscale auront également des répercussions.

On peut donc dire qu'en matière de charges salariales, nous tentons de répondre à la préoccupation qui est plus large que celle spécifique du secteur.

Il y a également une revendication en termes de concurrence loyale à observer, non seulement avec d'autres modes de transport mais aussi avec d'autres organisations présentes sur la route. Je m'explique : le gouvernement, je le répète, est plutôt favorable à l'idée d'un transfert d'activités de transport de la route vers le rail. Cela semble évident -nous l'avons répété souvent- mais il faut, bien entendu, que cela se fasse de manière intégrée. Il ne s'agit pas de faire disparaître le transport routier mais de se tourner, par exemple, vers du transport combiné beaucoup plus développé. Ainsi, un trajet important s'effectuerait par le transport ferroviaire et les trajets au départ et à l'arrivée se feraient de préférence par la route qui offre une flexibilité beaucoup plus importante.

Cela étant, quand, en Belgique, on envisage un transfert de la route vers le rail, cela ne se limite pas à un transfert de la route vers la SNCB. On constate, en effet, depuis quelques temps, que le transfert de la route vers la SNCB est, en fait, un transfert de la route vers la route. La SNCB est devenue une des principales entreprises de transport routier, en nom propre, en Europe. C'est donc l'entreprise elle-même qui intervient sous un logo commercial qui est ABX et qui n'a aucune personnalité juridique.

Je dois d'ailleurs vous avouer qu'au-delà des remarques que la ministre des Transports a opportunément développées au sein de l'assemblée générale de la SNCB, notamment sur ce sujet, je vais charger mes administrations d'un certain nombre de contrôles en la matière. Je

Didier Reynders

constate, en effet, que l'on se plaint de plus en plus dans le secteur du transport du fait que cette entreprise travaille, je le répète, sans personnalité juridique et dès lors, semble-t-il, sans numéro de TVA. Je me demande donc ce qui a bien pu se passer durant ces dernières années pour permettre ce genre de situation. Il semble, en tout cas, que les contrôles ne soient pas réalisés exactement de la même manière lorsqu'il s'agit d'un transporteur routier installé en tant que tel et de la SNCB qui est présente sur la route. Je rappelle que durant ces dernières années, cette entreprise a dépensé plus de dix milliards pour racheter des grandes entreprises de transport routier allemandes, françaises, et hollandaises, la principale étant allemande car cette dernière avait décidé d'abandonner les chemins de fer allemands.

On se trouve maintenant devant une constellation de transports routiers dépendant directement de la SNCB.

Comme je le disais précédemment, Mme Durant a soulevé, à juste titre, une question que le gouvernement souhaite poser à son tour à l'entreprise et qui est de savoir d'où viennent les fonds. En effet, s'ils sont fournis par la SNCB en tant que telle, on peut se dire qu'il s'agit de fonds provenant de la Financière TGV, ou éventuellement de subsides directs de l'Etat qui servent à faire fonctionner une très grande entreprise de transport routier. J'ai cru comprendre que tel n'est pas exactement l'objectif de la politique des transports telle qu'on l'envisage. De plus, ce n'est pas très sain vis-à-vis du secteur.

Je vais donc demander à mes services de vérifier cette situation et de voir dans quelle mesure il y a là un exercice de l'activité professionnelle en toute transparence dans les mêmes conditions que le reste du secteur.

Si ce n'était pas le cas, je ne comprendrais pas que l'Etat aide particulièrement une partie du transport routier parce qu'il dépend d'une entreprise ferroviaire. Ce serait là une déviation du raisonnement. Il ne suffit pas de dépendre du rail pour que l'on considère que l'on ne perturbe pas le trafic sur la route. Je ne comprendrais donc pas que l'on aide budgétairement une entreprise de transport routier dépendant du rail sans que, par ailleurs, on accepte d'examiner la situation du secteur routier proprement dit. C'est là un deuxième volet sur lequel des initiatives ont déjà été prises par ma collègue des Transports. Je vais maintenant, je le répète, demander très concrètement à mon administration de vérifier si tout ce que l'on nous a dit est exact.

Le secteur du transport routier est aujourd'hui très contrôlé.

Enfin, en ce qui concerne la situation plus spécifique des produits pétroliers, je vous avais dit, M. Smets, que je poserais le problème à l'échelon de l'Ecofin. Cela a été fait à plusieurs reprises dans deux directions. L'une de ces directions, c'est la pression que les ministres euro-

péens, comme d'autres d'ailleurs, peuvent tenter d'exercer sur les pays producteurs. Cette pression s'est déjà exercée et a provoqué des changements d'attitude au sein de l'OPEP. L'OPEP a en effet accepté, malgré des divergences internes, de revoir les quotas de production à la hausse. Comme vous l'avez fait remarquer, cette hausse a immédiatement entraîné une chute du prix du baril qui, pour l'instant, n'est pas encore répercutée de manière suffisamment forte sur le prix à la pompe. J'ai demandé à la Commission européenne et au service belge des Affaires économiques d'examiner dans quelle mesure ce retard est justifié et s'il ne faudrait pas prendre des mesures afin d'inciter une répercussion plus rapide. Ce décalage pourrait se justifier pour deux raisons : d'une part, l'existence en Belgique d'un contrat-programme qui lisse l'évolution des prix dans un sens comme dans l'autre et, d'autre part, le cours de change de l'euro. Les prix des produits pétroliers sont exprimés en dollars. Il est clair que le dollar étant actuellement plus fort que l'euro, cela a un impact sur le prix à la pompe. Ces prix évoluent en fonction du cours du baril et du taux de change de l'euro par rapport au dollar.

Cela étant, je crois que la tendance actuelle est positive pour les consommateurs, en ce compris pour les professionnels. La diminution du prix du baril doit se traduire par une diminution des prix à la pompe.

Pour ce qui concerne les mesures que l'on peut prendre en Belgique, il n'y a pas de mesures générales envisageables pour l'instant. Je rappelle, monsieur le président, que lorsque l'essence augmente de 10 francs, plus de 8 francs sont dus à l'évolution des prix des produits. Les accises ne changent pas, seule la TVA augmente en proportion de la hausse et s'ajoute au prix. Plus de 8 francs sont donc allés au producteur et moins de 2 francs à l'Etat, au travers de la TVA. C'est le cas lors de toute augmentation d'un bien ou d'un service sur le marché : la TVA se calcule toujours sur le prix majoré.

Dans ce cadre, que peut-on imaginer ? Il faut rester prudent car il faut s'intégrer dans les réglementations européennes. Toute décision en la matière devra être prise en concertation avec la Commission européenne et faire l'objet d'une notification. Je ne voudrais pas rouvrir la porte à un système Maribel et être confronté dans quelques temps à une obligation de remboursement par le secteur des transporteurs. Arrêtons de faire croire qu'il est possible d'intervenir. L'un des gouvernements précédents a accepté de réduire les charges d'un secteur et ce dernier a été obligé de rembourser cette aide, avec toutes les discussions que cela comporte avec les autorités européennes.

Cela étant, il existe un minimum obligatoire de taxation par les accises du gasoil routier. En Belgique, nous sommes au-dessus de ce minimum obligatoire. Cela ne

Didier Reynders

signifie pas que nous sommes largement au-dessus du taux appliqué par tous les pays européens. Nous sommes au-dessus du minimum d'accises obligatoire. Dès lors, une discussion serait envisageable pour diminuer les accises sur le produit.

Un deuxième type de discussion serait possible : elle se rapprocherait, semble-t-il, de ce qui se fait aux Pays-Bas. Je dis "semble-t-il" parce qu'en en discutant avec mes collègues néerlandais, nous n'avons pas une vision très précise de la situation. La volonté de flou vis-à-vis de l'Union européenne y est sans doute pour quelque chose. Il s'agirait d'entrer dans un mécanisme de restitution : après paiement de la taxation complète par le transporteur, ce dernier récupérerait a posteriori une partie de cette taxation auprès de l'Etat. Par rapport à une diminution des accises sur le gasoil routier, que l'on appelle le carburant professionnel, je suis plutôt enclin à ouvrir une réflexion sur une restitution. En effet, si nous réduisons les accises sur le produit pétrolier utilisé par les transporteurs, cette démarche nous amène à imaginer un nouveau carburant avec une nouvelle coloration, et donc un nouveau mécanisme de contrôle.

C'est un peu absurde : nous avons déjà un énorme volume de fraude dans le secteur de la distribution des carburants, comme l'a fait ressortir un rapport du Sénat sur la criminalité organisée; c'est un domaine particulièrement préoccupant. Nous avons conclu un nouveau protocole avec la Justice pour tenter de mettre plus de moyens en oeuvre dans ce domaine de la lutte contre les fraudes aux huiles minérales ou produits pétroliers, tout comme dans les carrousels TVA où les problèmes des pompes à essence constituent une part importante du débat. Je ne voudrais pas, par une nouvelle technique, ouvrir à nouveau la voie à des fraudes. Un système plus transparent, plus clair de restitution pourrait être envisagé.

Sur cette base, que se passera-t-il ? Comme annoncé aux transporteurs que j'ai déjà reçus à deux reprises, en décembre et ce lundi, d'abord dans le calme puis plus bruyamment, je soumettrai au Conseil des ministres l'ensemble de cette problématique, c'est-à-dire rappeler au Conseil l'évolution des prix et les trois orientations possibles en ce qui nous concerne.

La première serait de poursuivre la voie de réduction des charges sur le travail. C'est le même débat que celui mené dans cette commission en matière de construction : réduction des charges salariales en général ou mesures spécifiques par secteur ? Dans le secteur de la construction, on l'a fait pour la rénovation et on discute pour les constructions; il reste quelque chose à faire.

Le deuxième élément est la problématique spécifique de concurrence et donc d'ABX, pour laquelle je signalerai au Conseil que je demande à mon administration de faire l'état de la question et de traiter de la même manière cet opérateur que tous les autres dans le secteur du transport.

Troisièmement, y a-t-il lieu de prendre une mesure sur les carburants ? J'ai indiqué dans quelles limites j'y étais prêt : soit sur certains types de produits moins perturbateurs en matière d'environnement, soit pour des catégories professionnelles quand on démontre qu'il y a un réel problème de compétitivité aujourd'hui dans un secteur.

Vous comprendrez que ce dernier volet doit évidemment s'intégrer -je ne dis rien d'autre- dans une politique des transports globale. J'ai interrogé à plusieurs reprises ma collègue des Transports pour savoir si cette décision pourrait participer à la politique menée en la matière en Belgique, mais aussi aux démarches européennes. Peut-on imaginer qu'à l'échelon européen, des mesures de restitution, par exemple, en matière fiscale puissent se prendre de manière concertée, en évitant que des initiatives individuelles ne nous conduisent tout droit dans une nouvelle opération de type Maribel ? J'insiste.

Pour terminer, en termes de délais, ce dossier sera soumis au Conseil des ministres la semaine prochaine.

M. André Smets (PSC) : Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse, notamment pour la précision quant aux délais.

Deux ou trois petites réflexions. D'abord, il est exact que peser sur les charges salariales est capital mais, dans les coûts de fonctionnement, il y a aussi des coûts fixes, réels qui sont ici manifestement obérés par ces augmentations du coût du diesel.

Deuxièmement, un des problèmes provient aussi de cette impression d'un manque d'écoute ou d'attention : il est important que les entreprises de transports aient confiance.

Troisièmement, elle doivent être viables et, manifestement, la presse spécialisée considère qu'on est à la limite parce que des contrats sont passés pour un an et posent d'énormes difficultés en matière de coûts. Ce problème est souligné dans différents articles de rubriques financières de la semaine dernière.

Quatrièmement, il est louable de vouloir concilier économie, social et environnement, mais il convient d'apporter quelques nuances : je constate que les Pays-Bas parviennent à concilier économie, social et environnement et qu'au niveau environnemental, globalement, les Pays-Bas n'ont pas de leçon à recevoir de nous dans le cadre du développement durable. Dès lors, la Belgique doit être capable de faire aussi bien à ce niveau.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mondelinge vraag van de heer Hubert Brouns aan de minister van Financiën over "de negatieve effecten voor grensarbeiders van het nieuwe belastingstelsel in Nederland" (nr. 1647)

Question orale de M. Hubert Brouns au ministre des Finances sur "les effets négatifs du nouveau régime fiscal aux Pays-Bas pour les travailleurs frontaliers" (n° 1647)

De heer **Hubert Brouns** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het zal u niet onbekend zijn dat Nederland met ingang van 1 januari 2001 een belastinghervorming heeft gepland. Het zou interessant zijn om deze hervorming eens goed te bekijken. Het valt op - en de Nederlandse regering geeft dit ook schoorvoetend toe - dat deze belastinghervorming precies voor de laagste inkomens en alleenverdieners een belangrijk negatief inkomenseffect heeft. In Nederland spreekt men van tariefgroep 1, 2 en 3. Groep 3 is een van de laagste tariefgroepen, want tariefgroep 4 en 5 zijn mensen met vervangingsinkomens. Als men tariefgroep 3 vergelijkt met tariefgroep 2, stelt men op jaarbasis een verschil vast van ongeveer 40 000 Belgische frank. Dat is toch niet weinig.

Dit negatief inkomenseffect voor alleenverdieners heeft te maken met het feit dat men geen rekening gehouden heeft met wat wij een fictief meewerkinkomen noemen, namelijk de huwelijksquotiënt. Men is dit al dan niet bewust vergeten. Men stelt nu echter vast dat dit gevolgen heeft voor de Belgen die in Nederland gaan werken. De alleenverdieners onder hen gaan dit negatief inkomenseffect ervaren vanaf volgend werkjaar. 2001 zal het eerste jaar zijn dat ze aan het nieuwe belastingstelsel worden onderworpen.

Ik wil een tweede punt onder de aandacht van de minister brengen. Men heeft zich ook deze keer niet gehouden aan de afspraken die in het belastingverdrag worden gemaakt, namelijk het feit dat men zich moet onderwerpen aan een effectenrapportage wanneer men grondige wijzigingen doorvoert aan sociale of fiscale stelsels. Dat is de afspraak, maar Nederland heeft zich ook deze keer daar niets van aangetrokken en is resoluut doorgegaan met de belastinghervormingen. Men gaat ze reeds invoeren zonder dat er enig onderzoek is gebeurd naar de effecten voor grensarbeiders.

Mijnheer de minister, mijn vraag is dus eigenlijk tweevoudig.

Ten eerste, zou ik wensen dat u bij uw Nederlandse collega tussenbeide komt om te vragen of Nederland nog van plan is om een effectenrapportage te maken. Indien dit niet het geval is, zou men met de kennis die men nu heeft toch minstens moeten trachten het negatief effect weg te werken.

Als ik de Nederlandse pers lees stel ik vast dat de Nederlandse overheid toegeeft dat de gemaakte studies juist zijn en dat de alleenverdieners er op achteruitgaan. Men zoekt ook schoorvoetend of men nog iets zal wijzigen vóór 2001. Een bemiddeling van u, mijnheer de minister, zal misschien helpen als u hen erop wijst dat ze zich niet gehouden hebben aan de afspraken binnen het belastingverdrag, alhoewel dit maar een klein drukkingmiddel is.

Ik maak van deze vraag ook gebruik om u even te wijzen op het vooruitzicht dat we hebben inzake de herziening van het dubbelbelastingverdrag. Ook daar stellen we vast dat het zeer onduidelijk is voor diegenen die het moeten ondergaan. Welke effecten zal de herziening van het dubbelbelastingverdrag hebben voor de individuele grensarbeider ? Is het niet opportuun om binnen korte tijd - ofwel in deze commissie ofwel in een commissie ad hoc - van experts te vernemen in welke mate er effecten zijn naar aanleiding van de uitvoering van het dubbelbelastingverdrag ? In welke mate kan er nog bijgestuurd worden als er negatieve effecten optreden waar men op dit moment nog geen rekening mee gehouden heeft ?

Het is dus een dubbele vraag. Enerzijds is er de tussenkomst bij uw Nederlandse collega Wouter Bos om erop aan te dringen het negatieve effect voor de alleenverdieners weg te werken. Anderzijds is er de vraag met betrekking tot de werkzaamheden van deze commissie, meer bepaald inzake het al of niet oprichten van een commissie ad hoc die het verdrag voorbereidt, zodanig dat wij een zeer goede kennis verwerven omtrent de effecten ervan.

Minister **Didier Reynders** : Mijnheer de voorzitter, uit het onderzoek waarnaar de heer Brouns verwijst, blijkt dat de gegevens en de berekeningen terzake verschillen van deze die door het ministerie van Financiën in Nederland werden uitgevoerd.

Ik zal niet nalaten met staatssecretaris Bos en eventueel andere collega's van de Nederlandse regering in dat verband contact op te nemen en mijn diensten de opdracht te geven een bijkomend onderzoek te verrichten.

Ik wijs erop dat het nieuwe dubbelbelastingverdrag tussen België en Nederland, dat vermoedelijk vanaf 1 januari 2003 van toepassing zal zijn, het statuut van de grensarbeiders zal wijzigen, waardoor de premie- en belastingheffingen in dezelfde Staat zullen gebeuren. Dit

Didier Reynders

zal ongetwijfeld leiden tot een ander resultaat dan de berekeningen die het FNV, het ABVV en het ACV lieten uitvoeren, aangezien men hier uitgaat van de bepalingen van het huidige dubbelbelastingverdrag.

Mocht echter blijken dat zulks negatieve gevolgen kan hebben voor de Belgische grensarbeiders, dan zullen mijn diensten samen met de diensten van het ministerie van Sociale Zaken trachten een oplossing uit te werken zoals dat reeds in het verleden gebeurde naar aanleiding van andere verdragen.

Voorts ben ik bereid bijkomende onderzoeken te laten uitvoeren naar de negatieve effecten, ook van het nieuwe dubbelbelastingverdrag. Te dien einde, mijnheer de voorzitter, kan een specifieke werkgroep worden opgericht of kan deze commissie bijzondere bijeenkomsten organiseren omtrent het nieuwe dubbelbelastingverdrag. Ik weet echter niet waar de tekst zich momenteel bevindt; volgens mij werd hij nog niet ingediend bij de Kamer noch bij de Senaat.

De heer **Hubert Brouns** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer minister voor zijn antwoord.

Het doet mij genoeg dat hij terzake contact zal opnemen met zijn Nederlandse collega en dat hij zal laten onderzoeken welke gevolgen het nieuwe dubbelbelastingverdrag zal meebrengen voor de betrokken werknemers.

Het zou inderdaad nuttig zijn dat wij het resultaat van dat onderzoek naderhand in deze commissie of in een bijzondere werkgroep kunnen bespreken, maar ik laat het uiteraard aan u over om dit te organiseren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Mondelinge vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Financiën over "de aanstelling van een fiscale ombudsman" (nr. 1672)

Question orale de M. Dirk Pieters au ministre des Finances sur "la désignation d'un médiateur fiscal" (n° 1672)

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag gaat over de problematiek van de fiscale klachten. Bij de federale ombudsmannen scoren die klachten bijzonder hoog. Uit het jaarverslag 1999 blijkt dat tussen 1 oktober 1998 en 31 juli 1999 de federale ombudsmannen ongeveer zeshonderd fiscale klachten kregen. Dat is ruim één derde van alle klachten die zij ontvingen. Er is geen enkel departement

dat meer klachten krijgt. We hebben deze problematiek, onder andere de onderbezetting, al besproken en dit maakt ook deel uit van onze verdere werkzaamheden, onder meer van het overleg van volgende week.

Hieruit blijkt toch dat er een duidelijke behoefte is aan informatie en bemiddeling over de belastingdossiers. De federale ombudsmannen behandelen alleen de klachten. Voor informatie, zoals over de stand van zaken van een belastingdossier, moet contact opgenomen worden met de gewestelijke informatieambtenaar van het ministerie van Financiën. In de praktijk blijken deze gewestelijke informatiediensten, ook volgens de beroepsorganisaties, onderbemand en moeilijk te bereiken. Het optimaliseren van hun rol zou de klachten kunnen verminderen.

Mijn eerste vraag handelt dan ook over de versterking van de klantvriendelijkheid van de belastingdiensten. Om de discussie hierover te stimuleren vraag ik u het volgende. Ten eerste, is de invoering van een ombudsdienst bij het ministerie van Financiën, naast de gewestelijke ombudsmannen en de bestaande informatiedienst, geen goed idee ? Of, vindt u dit geen goed idee en moet men volgens u opteren voor een optimalisering van de bestaande diensten ? Dat zou een versterking van de fiscale cel bij de federale ombudsmannen inhouden, evenals een versterking van de gewestelijke informatiediensten.

Ten tweede vraag ik de minister of hij ervan op de hoogte is dat er toch wel een en ander fout loopt in de functionering van de gewestelijke informatiediensten.

Hoe wil hij die problemen oplossen ?

Minister **Didier Reynders** : Mijnheer de voorzitter, collega's, een federaal ambtenaar op twee werkt bij Financiën en hij komt in contact met alle burgers, vennootschappen, vzw's enzovoort. De klachten over het departement maken één derde uit van alle klachten. Dat is toch geen slecht resultaat. Het is zeker niet abnormaal dat er bij de ombudsman relatief meer klachten over de belastingbesturen worden ingediend dan over andere overheidsdiensten. Het aantal rechtstreekse contacten met de burgers is immers zeer hoog en het is duidelijk dat het heffen van belastingen een delicate kwestie is. Overigens kunnen wij vaststellen dat alle overheden die belastingen heffen, vooral om die activiteit worden bekritiseerd. Verder moet worden onderstreept dat door de belastingdruk de contacten nog worden bemoeilijkt.

Klachten moeten in ieder geval niet uitsluitend als negatief worden beschouwd. Via klachten komen problemen inzake de organisatie aan het licht, wat een tijdige bijsturing mogelijk maakt. Het college van de federale ombudsmannen wijst er in ieder geval ook op dat de

Didier Reynders

belastingbesturen in talloze gevallen onberispelijk optreden en dat de belastingdiensten moeten kunnen beschikken over alle hiertoe vereiste middelen en personeel om het beoogde resultaat te bereiken.

Er bestaat thans een contactcel administratie belastingplichtigen die zich bezighoudt met klachten betreffende de invorderingen van de belastingen. Op het ogenblik wordt de aanstelling van een specifieke fiscaal ombudsman bij het ministerie van Financiën niet overwogen. Het komt er in de eerste plaats op aan dat rekening wordt gehouden met de opmerkingen van de federale ombudsmannen, die hun taak zeer correct hebben uitgevoerd en waarmee wij geregeld contact hebben. Zodra ik de leiding van het ministerie van Financiën kreeg, ben ik begonnen de werkwijze van de administratie aan te passen aan de nieuwe fiscale procedure en de doeleinden van de federale regeringsverklaring. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met de opmerkingen van de ombudsmannen.

Ten slotte laat ik opmerken dat de toegang van de burger tot alle vereiste inlichtingen een van mijn prioriteiten is. De opdracht van de informatieambtenaren moet worden vergemakkelijkt door het publiek meer mogelijkheden te bieden om met alle ambtenaren van het ministerie in contact te treden. Misschien moet hun aantal worden verhoogd, misschien door het kader op te vullen, wat prioritair moet gebeuren.

Bovendien zal op de internetsite van het ministerie een rubriek Vragen en Antwoorden worden opgenomen, gebaseerd op de ervaring van de informatieambtenaren. Ze zal geregeld worden aangevuld met antwoorden op nieuwe vragen van de belastingplichtigen. Vooralsnog gaat het om een oude website, maar ik hoop een eerste aanzet tot de modernisering ervan te kunnen geven dankzij een envelop van 1 miljoen voor 2000 die voor het eerst op mijn begroting is ingeschreven. De bedoeling is een moderne website voor te stellen die een goede interactie met de belastingplichtige mogelijk maakt.

De heer **Dirk Pieters** (CVP) : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik sluit mij eigenlijk aan bij uw argumentatie en neem dan ook vrede met uw antwoord.

De heer **Aimé Desimpel** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, sta mij toe een kleine opmerking te maken die verband houdt met deze vraag. Op de voorpagina van De Financieel Economische Tijd staat een artikel waarin wordt beweerd dat onze administratie der Belastingen meer ambtenaren in dienst heeft dan heel de Verenigde Staten. Wij zullen dit artikel toch eens grondig moeten lezen en er de nodige conclusies uit trekken voor de hervorming van de belastingdiensten.

Minister **Didier Reynders** : Er is wel een verschil qua impact. Er zijn misschien meer en meer belastingen in België en minder en minder in de Verenigde Staten.

Er is in België wel een probleem in verband met de personeelsleden van het niveau 1 en het niveau 2+. Wij hebben misschien te veel mensen op de niveaus 3 en 4. Wij hebben problemen met de modernisering van de administratie. Men moet meer en meer naar een ander kader evolueren, een kader met meer ambtenaren op niveau 1 en 2.

Vorige week heb ik in Gent gezegd dat misschien wel 1 000 ambtenaren voor de dienst Invordering van de administratie moeten worden aangeworven en dat misschien 1 000 of 2 000 ambtenaren een transfer zouden moeten krijgen van de niveaus 3 en 4 tot de niveaus 2, 2+ en 1. Dat is niet te verwezenlijken in een tweetal jaar. Het vergt een evolutie in de administratie. Wij hebben steeds minder belang bij ambtenaren van de niveaus 3 en 4. Er zijn veel vergelijkingen met andere landen in Europa en elders in de wereld. Er zijn verschillende problemen. Er is eerst en vooral het nieuwe stelsel, een vereenvoudiging van ons fiscaal stelsel, maar ook een vermindering van de fiscale druk op federaal vlak.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.12 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 11.12 heures.*