



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

PLENUMVERGADERING

SÉANCE PLÉNIÈRE

dinsdag

mardi

19-12-2000

19-12-2000

18:05 uur

18:05 heures

INHOUD

Berichten van verhindering	1
BEGROTINGEN (VOORTZETTING)	1
Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (904/1)	1
- Ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (905/1 tot 32)	1
- Algemene toelichting (906/1)	1
<i>Algemene bespreking (voortzetting)</i>	1

Sprekers: **Yves Leterme, Guido Tastenhoye, Jacques Chabot, Hagen Goyvaerts, Didier Reynders**, minister van Financiën , **Jos Ansoms, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer , **Hugo Coveliers**, voorzitter van de VLD-fractie, **Olivier Chastel, Jan Mortelmans, Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Peter Vanhoutte, Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

SOMMAIRE

Excusés	1
BUDGETS (CONTINUATION)	1
Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2001 (904/1)	1
- Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2001 (905/1 à 32)	1
- Exposé général (906/1)	1
<i>Discussion générale (continuation)</i>	1

Orateurs: **Yves Leterme, Guido Tastenhoye, Jacques Chabot, Hagen Goyvaerts, Didier Reynders**, ministre des Finances , **Jos Ansoms, Lode Vanoost, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports , **Hugo Coveliers**, président du groupe VLD , **Olivier Chastel, Jan Mortelmans, Frieda Brepoels**, président du groupe VU&ID , **Peter Vanhoutte, Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

PLENUMVERGADERING

van

DINSDAG 19 DECEMBER 2000

18:05 uur

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MARDI 19 DÉCEMBRE 2000

18:05 heures

De vergadering wordt geopend om 19.15 uur door de heer Jean-Pol Henry, voorzitter.

Tegenwoordig bij de opening van de vergadering is de minister van de federale regering: Didier Reynders.

De vergadering is geopend.

Een reeks mededelingen en besluiten moeten ter kennis gebracht worden van de Kamer. Zij zullen in bijlage bij het integraal verslag van deze vergadering opgenomen worden.

Berichten van verhindering

Gezondheidsredenen: Jean-Paul Moerman
Ambtsplicht: Jozef Van Eetvelt
Buitenslands: Elio Di Rupo

Federale regering:

Guy Verhofstadt, eerste minister: met zending buitenslands

Louis Michel, vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Betrekkingen: met zending buitenslands

Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting, Maatschappelijke Integratie en Sociale Economie: familieaangelegenheden

Jaak Gabriëls, minister van Landbouw en Middenstand: Landbouwraad

Begrotingen (voortzetting)

01 Rijksmiddelenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (904/1)

- Ontwerp van algemene uitgavenbegroting voor het begrotingsjaar 2001 (905/1 tot 32)

- Algemene toelichting (906/1)

Algemene bespreking (voortzetting)

La séance est ouverte à 19.15 heures par M. Jean-Pol Henry, président.

Ministre du gouvernement fédéral présent lors de l'ouverture de la séance: Didier Reynders.

La séance est ouverte.

Une série de communications et de décisions doivent être portées à la connaissance de la Chambre. Elles seront reprises en annexe du compte rendu intégral de cette séance.

Excusés

Raisons de santé: Jean-Paul Moerman
Devoirs de mandat: Jozef Van Eetvelt
A l'étranger: Elio Di Rupo

Gouvernement fédéral:

Guy Verhofstadt, premier ministre: en mission à l'étranger

Louis Michel, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères: en mission à l'étranger

Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget, de l'Intégration sociale et de l'Economie sociale: raisons familiales

Jaak Gabriëls, ministre de l'Agriculture et des Classes moyennes: Sommet agricole

Budgets (continuation)

01 Budget des Voies et Moyens pour l'année budgétaire 2001 (904/1)

- Projet de budget général des dépenses pour l'année budgétaire 2001 (905/1 à 32)

- Exposé général (906/1)

Discussion générale (continuation)

De algemene bespreking is hervat.

La discussion générale est reprise.

01.01 Yves Leterme (CVP): Deze regering zwakt de structurele begrotingssanering af. Ze trof nochtans een gesaneerde toestand van de financiën en de begroting en een goede economische situatie aan. Het bereiken van het nultekort wordt op kunstmatige wijze uitgesteld. Het nultekort wordt, door een historisch toeval, tijdens deze regeerperiode bereikt. Dit was al mogelijk geweest in 2000. Men drijft echter de uitgaven op, zodat men de indruk kan wekken dat in 2001 een belangrijke stap vooruit wordt gezet.

01.01 Yves Leterme (CVP): Ce gouvernement réduit l'assainissement budgétaire structurel alors qu'il avait trouvé une situation financière et budgétaire assainie et une économie qui tournait bien. Le déficit zéro est artificiellement reporté. Par un hasard de l'histoire, le déficit zéro est atteint au cours de cette législature alors qu'il aurait pu l'être en 2000. On augmente toutefois les dépenses pour créer l'impression qu'un pas important est réalisé en 2001.

Het tekort dat was voorspeld bedraagt 0,7 procent BBP. Nu zijn er voor 122 miljard frank extra ontvangsten. In feite zou men dus een overschot moeten hebben van 0,5 procent BBP, maar dit is er niet door het vooruitschuiven van uitgaven. Daardoor wordt de groei van de primaire uitgaven weggemoffeld. De primaire uitgaven zullen in 2001 stijgen van 2538,4 miljard naar 2651,8 miljard, een nominale stijging met 4,6 procent op een reële stijging met 2,9 procent. Het stabiliteitsprogramma voorzag nochtans in een stijging met 1,5 procent als richtsnoer. Het IMF tikt de regering daarvoor op de vingers.

Le déficit prévu s'élève à 0,7% du PIB. Il y a 122 milliards de recettes supplémentaires. En réalité, on devrait disposer d'un excédent de 0,5% du PIB mais le report des dépenses ne le permet pas. De cette manière, on dissimule la croissance des dépenses primaires qui, s'élevant aujourd'hui à 2 538,4 milliards, s'établiront en 2001 à 2 651,8 milliards, ce qui représente une croissance nominale de 4,6 %, soit une augmentation en termes réels de 2,9 %. Pourtant, le programme de stabilité prévoyait, à titre de ligne directrice, une augmentation de 1,5 %. Cela vaut au gouvernement une réprimande du FMI.

Twee maal per jaar publiceren de Europese Commissie en de OESO conjunctuurgezuiverde cijfers. Het primair overschot evolueert van 6,5 procent in 1999 naar 7,0 procent in 2000 en 7,4 procent in 2001. Het structureel primair overschot evolueert echter van 7,2 in 1999 naar 7,0 in 2000 en 6,9 in 2001. De cijfers zijn gunstig, ondanks het lakse begrotingsbeleid.

La Commission européenne et l'OCDE publient deux fois par an des chiffres ne tenant pas compte de la conjoncture. Le solde primaire devrait connaître l'évolution suivante : 6,5 % en 99, 7,0 % en 2000 puis 7,4 % en 2001. Toutefois, le solde primaire structurel devrait connaître une autre évolution : 7,2 % en 99, 7,0 % en 2000 puis 6,9 % en 2001. Ces chiffres sont favorables, en dépit de la politique budgétaire laxiste menée par le gouvernement.

De regering trappelt al twee jaar ter plaatse, ondanks de groei en de gunstige economische context.

Le gouvernement fait du surplace depuis deux ans malgré la croissance et la conjoncture économique favorable.

Deze begroting en de meerjarenprogrammatie die erin staat, brengen de belastinghervorming in gevaar. De regeerverklaring van oktober was in feite een stemafpraak voor de volgende regeerperiode. Dit perspectief was nodig voor de samenhangigheid. Eén van de pakketten die daarbij averij hebben opgelopen, is de belastinghervorming. Na de uitspraken over snelle belastingverminderingen tijdens de zomer, werd de belastinghervorming naar de toekomst verschoven. In 2003 zal een vierde of een vijfde van de beloofde maatregelen zijn uitgevoerd. Dat zal dan nauwelijks volstaan om de gestegen belastingdruk te compenseren.

Le présent budget et la programmation pluriannuelle qui y est inscrite mettent en péril la réforme fiscale. La déclaration gouvernementale d'octobre était en réalité un accord électoral pour la prochaine législature. Sans cette perspective, il n'y aurait plus eu d'entente au sein de la coalition. La réforme fiscale est l'un des chantiers qui ont capoté. En effet, elle a été reportée à une date ultérieure après les déclarations faites cet été au sujet d'une baisse rapide d'impôt. En 2003, un quart ou un cinquième des mesures promises aura été exécuté. Cela ne suffira pas à compenser l'augmentation de la pression fiscale.

Uit de algemene toelichting blijkt een stijging van de fiscale ontvangsten van 1999 naar 2000, van 28,68 procent BBP naar 28,88 procent BBP. Van een daling van de fiscale druk is dus geen sprake.

De vooropgestelde budgettaire marges volstaan niet om alle beslissingen te realiseren. Daardoor dreigt afzwakking of uitstel van de belastinghervorming. Voor 2002 heeft de regering in totaal 62,5 miljard nodig om al genomen beslissingen uit te voeren. Volgens de regering beschikt zij over een marge van 23 miljard. Zij zal dus 35 à 38 miljard moeten zoeken om deze beslissingen te financieren. Ondertussen is ook nog 10 miljard nodig, omdat de regering de sociale partners toezegde dat de verhoogde aftrek voor beroepskosten in de bedrijfsvoorheffing zou worden doorberekend.

Het interprofessioneel akkoord kan zelfs nog veel meer kosten.

Op 19 oktober vroegen wij naar de timing voor de verschillende pakketten van de belastinghervorming. De minister zegde toen toe dat de drie of vier pakketten samen geleidelijk zouden worden verwezenlijkt. De toezegging voor het beroepskostenforfait in het IPA betekent dat andere maatregelen niet kunnen worden uitgevoerd. We weten nu al wie dan het gelag zal betalen. De inwerkingtreding van het neutraal maken van de samenlevingsvormen van de fiscaliteit zal dan wel weer worden uitgesteld.

In 2003 denkt de regering circa 105 miljard frank nodig te hebben om de al goedgekeurde maatregelen te financieren. De ruimte bedraagt slechts 64 miljard.

De budgettaire marges zijn dus onvoldoende om alle aangekondigde maatregelen te financieren. Hoe sterk de economische groei de volgende jaren zal zijn, weten we niet. In ieder geval, als men de opbrengst daarvoor zou gebruiken om allerlei maatregelen te financieren, dan komt de structurele sanering nog meer op de helling te staan.

Bij de aangekondigde belastinghervorming, die een belastingverlaging moest worden, rijzen alsmaar meer vragen. Dit treft de gezinnen en gehuwden. De bescheiden aanzet voor de wegwerking van de fiscale discriminatie van de gehuwden van 1999

Par rapport à 1999, l'exposé général indique, pour 2000, une augmentation des recettes fiscales qui passeront de 28.68% à 28.88% du PIB. Il n'est donc nullement question d'une réduction de la pression fiscale.

Les marges budgétaires prévues sont insuffisantes pour mettre en oeuvre toutes les décisions. La réforme fiscale risque, par conséquent, d'être affaiblie ou reportée. Pour 2002, le gouvernement aura besoin d'un montant global de 62,5 milliards de francs pour exécuter des décisions déjà prises. Le gouvernement prétend disposer d'une marge de 23 milliards. Il devra, dès lors, trouver 35 à 38 milliards de francs pour financer ces décisions. Entre-temps, 10 milliards de francs seront encore nécessaires parce que le gouvernement s'est engagé, face aux partenaires sociaux, à répercuter l'augmentation de la déduction pour frais professionnels au niveau du précompte professionnel.

Le coût de l'accord interprofessionnel pourrait même être beaucoup plus élevé.

Le 19 octobre, nous avons demandé au ministre quel était le calendrier prévu pour les différentes étapes de la réforme fiscale. A cette occasion, le ministre nous a répondu que les trois ou quatre séries de mesures seraient mises en oeuvre graduellement mais en même temps. La promesse relative au forfait des frais professionnels que comporte l'AIP signifie que d'autres mesures ne pourront pas être mises en oeuvre. Nous savons déjà qui payera les pots cassés. La mise en oeuvre de la neutralité fiscale vis-à-vis des choix de vie sera alors une nouvelle fois reportée.

En 2003, le gouvernement estime avoir besoin de quelques 105 milliards de francs pour pouvoir financer toutes les mesures qui ont déjà été approuvées. La marge de manœuvre budgétaire n'est que de 64 milliards de francs.

Elle est, dès lors, insuffisante pour permettre le financement de toutes les mesures annoncées. Nous ne savons pas quelle sera la croissance économique au cours des prochaines années. En tout cas, si les recettes générées par celle-ci devaient servir au financement de toute une série de mesures, l'assainissement structurel serait encore davantage compromis.

La réforme fiscale annoncée, qui devait se concrétiser par une baisse des impôts, soulève de plus en plus de questions parmi les ménages et les couples mariés. La timide avancée enregistrée en 1999 vers l'élimination de la discrimination fiscale

wordt niet voortgezet. Ook de wijze waarop de crisisbijdrage wordt weggewerkt, is niet bevredigend.

De structurele sanering wordt verzwakt door het begrotingsbeleid. De regering plaatst na twee maanden zelf vragen bij de door haar aangekondigde belastingverlaging, wat bij de gezinnen en gehuwden hard aankomt. *(Applaus)*

01.02 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Tijdens de bespreking van de begroting van de eerste minister in de commissie sprak ik al over de financiering van het centrum-Leman. Ik wees erop dat de parlementsleden het budget van dit centrum moeilijk kunnen controleren als het niet meer in de begroting voorkomt, maar gefinancierd wordt door gelden van de Nationale Loterij. Dit moet het centrum een ruime autonomie geven. Blijkbaar wil men meer ruimte geven voor zijn strijd tegen het Vlaams Blok, waartoe het werd opgericht. Het centrum wordt uitgebouwd tot een spionage- en repressiecentrum indien de wet-Onkelinx wordt goedgekeurd. Die minister meldde de pers al dat de middelen en het personeel van het centrum zullen worden verdubbeld. De bedoeling van deze gestapowet van Onkelinx is komaf te maken met alle vermeende vormen van discriminatie en racisme.

In een aantal gevallen wordt de bewijslast zelfs omgekeerd. Dit Gestapo-ontwerp maakt het centrum-Leman tot een repressieapparaat dat de politieke correctheid er met de hamer inslaat. Dit kan leiden tot excessen. Ik roep de heer De Croo en zijn liberale vrienden, die de vrijheid hoog in het vaandel dragen, op om dit Gestapo-ontwerp een halt toe te roepen. Nergens zijn alle burgers helemaal gelijk. Overal bestaan kleine vormen van xenofobie. Dit centrum neigt echter naar intimidatie. Gelukkig zijn er nog rechters met gezond verstand, zoals blijkt uit de vrijspraak van Jef Elbers. Hopelijk worden ook de drie vzw's die door het centrum-Leman worden vervolgd vrijgesproken.

Ik heb een amendement ingediend om het centrum-Leman opnieuw in de gewone begroting op te nemen met nog een laatste toelage van 50 miljoen, in afwachting van de afschaffing ervan. Ik roep alle democraten op om dit amendement te steunen en het Gestapo-ontwerp van minister Onkelinx naar de vuilnisbak te verwijzen. *(Applaus)*

01.03 Jacques Chabot (PS): Dit is een veelbelovend jaar: voor het eerst sinds een halve

dont les couples mariés sont victimes n'est pas poursuivie. Nous ne sommes pas davantage satisfaits de la manière dont on supprime la cotisation de crise.

La politique budgétaire affaiblit l'assainissement structurel. Après deux mois seulement, le gouvernement se pose des questions quant à la réforme fiscale qu'il a lui-même annoncée, ce qui suscite le mécontentement des ménages et des couples mariés. *(Applaudissements)*

01.02 Guido Tastenhoye (VLAAMS BLOK): Au cours de la discussion du budget du premier ministre en commission, j'avais déjà évoqué le financement du centre Leman. J'avais souligné que les parlementaires pourront difficilement contrôler le budget de ce centre s'il ne figure plus au budget général des dépenses mais est financé grâce aux fonds de la Loterie nationale. De la sorte, le centre devrait bénéficier d'une plus large autonomie. Apparemment, on a l'intention d'accorder de plus amples possibilités au centre pour qu'il puisse mener sa lutte contre le Vlaams Blok, objectif pour lequel il avait été créé. Si la loi Onkelinx est adoptée, le centre se transformera en un centre d'espionnage et de répression. La ministre a déjà précisé à la presse que les moyens et les effectifs du centre seront doublés. Le but de cette loi digne de la gestapo est de couper court à toutes les formes présumées de discrimination et de racisme.

Dans un certain nombre de cas, la charge de la preuve est même inversée. Ce projet gestapiste transforme le centre Leman en appareil de répression qui impose brutalement la correction politique. Cela peut conduire à des excès. J'invite M. De Croo et ses amis libéraux, pour qui la liberté est une valeur essentielle, à mettre un coup d'arrêt à ce projet gestapiste. Tous les citoyens ne sont tout à fait égaux nulle part. De petites formes de xénophobie existent partout. Ce centre a tendance à pratiquer l'intimidation. Par bonheur, il se trouve encore des juges qui ont du bon sens, comme le montre l'acquittement de Jef Elbers. Il est à espérer que les trois asbl contre lesquelles le centre Leman a engagé des poursuites soient acquittées.

J'ai déposé un amendement visant à réintégrer le centre Leman dans le budget ordinaire et à lui octroyer une ultime subvention de 50 millions, en attendant sa suppression. J'invite tous les démocrates à soutenir cet amendement et à jeter aux oubliettes ce projet gestapiste de la ministre Onkelinx. *(Applaudissements)*

01.03 Jacques Chabot (PS): Cette année est porteuse de tous les espoirs : le budget affiche un

eeuw is er opnieuw een begrotingsoverschot. Ik feliciteer de huidige en de voorgaande regeringen voor hun strenge begrotingsbeleid. Als verkozenen van de natie moeten wij vaststellen dat de inspanningen van burgers en bedrijven vruchten hebben afgeworpen.

Aangezien de vooruitzichten gunstig zijn, steunt mijn fractie deze ambitieuze begroting die niettemin realistisch en voorzichtig blijft.

Voorts moedigt mijn fractie de minister van Financiën aan in zijn voornemen om de belastingdruk te verminderen.

Het verheugt ons dat de meerderheid in een fiscale neutraliteit ten aanzien van de levenskeuze voorziet, ervoor zorgt dat op fiscaal vlak ook meer rekening wordt gehouden met de kinderen en de forfaitaire aftrekbare beroepskosten verhoogt.

Inzake de strijd tegen de fiscale fraude, vragen wij de regeringscommissaris, de heer Zenner, oog te hebben voor een vereenvoudiging van de procedures ervoor te zorgen dat de bestrijding van de fiscale fraude tot resultaten leidt.

Worden er, gezien de herstructurering en de hervormingen binnen uw departement, maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat het Copernicusplan rekening houdt met de specificiteit van het departement Financiën ?

De achterstallige belasting zou oplopen tot een aanzinnig hoog bedrag. Werden er studies verricht om na te gaan welke bedragen alsnog gerecupereerd kunnen worden ? Welke maatregelen werden er getroffen ?

De opleiding van de nieuwe ambtenaren in uw departement en de ambtenaren die zich voorbereiden op de examens is uitstekend, maar zijn er ook projecten voor nascholing en bijscholing? De door u aangekondigde "computerrevolutie" dreigt bij gebrek aan opgeleid personeel al achterhaald te zijn nog voor ze haar beslag heeft gekregen.

Is uw departement klaar voor de transfers tengevolge van de eventuele regionalisering van bepaalde belastingen ? (*Applaus bij de meerderheid*)

01.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Zoals zo vaak wordt voor de vakantieperiode nog vlug een aantal wetten en begrotingen doorgedrukt. Deze regering doet het niet anders. Vorige week werd de programmawet besproken, hoewel die in feite

solde positief, ce qui n'était plus arrivé depuis un demi-siècle. Je félicite le gouvernement – comme les gouvernements précédents – pour leur rigueur budgétaire. En tant qu'élus de la Nation, nous avons le devoir de constater que les efforts des citoyens et des entreprises ont porté leurs fruits.

Les prévisions étant favorables, notre groupe soutiendra ce budget, qui est ambitieux tout en restant prudent et réaliste.

Par ailleurs, notre groupe encourage le ministre des Finances, qui veut réduire la pression fiscale.

Nous nous réjouissons de ce que la majorité parvienne à une neutralité fiscale vis-à-vis du choix de vie, améliore la prise en compte des enfants sur le plan fiscal et augmente le montant déductible des charges professionnelles forfaitaires.

En matière de lutte contre la fraude fiscale, nous demandons au commissaire du gouvernement, M. Zenner, de ne pas négliger la simplification des procédures et de veiller à ce que la lutte contre la fraude soit suivie d'effets.

Au vu de la restructuration et des réformes que connaît votre département, des mesures sont-elles prises pour que le plan Copernic tienne compte de la spécificité des Finances ?

Les arriérés en matière de recouvrement atteindraient des montants exorbitants. Des études ont-elles été effectuées afin d'évaluer les montants qui pourraient être récupérés ? Quelles mesures ont-elles prises ?

La formation dispensée aux nouveaux agents recrutés par votre département et aux agents qui préparent des examens est excellente, mais quels sont les projets pour une formation permanente ou continue ? La « révolution informatique » que vous annoncez risque d'être obsolète à défaut de personnel formé.

Enfin, votre département est-il prêt à assumer les transferts induits par la régionalisation éventuelle de certains impôts ? (*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

01.04 Hagen Goyvaerts (VLAAMS BLOK): Comme cela arrive souvent, une série de lois et de budgets sont adoptés en toute hâte avant les vacances. Le gouvernement actuel ne déroge pas à cette règle. La semaine dernière, nous avons

verbonden is aan de rijksmiddelenbegroting.

De regering heeft het vaak over een historische begroting omdat er voor het eerst een overschot is. Daarbij vergeet ze dat de burgers hiervoor jarenlang hebben moeten opdraaien door een verhoogde fiscale druk. Dat was trouwens in het voorbije jaar ook zo door een meeropbrengst van de accijnzen ten gevolge van de stijgende brandstofprijzen. Bovendien was er een demagogisch opbod tussen de regeringspartijen inzake beloften. De minister van Financiën wou een lineaire belastingverlaging, de socialisten eisten echter voorrang voor de hogere inkomens, minister Durant wilde een mobiliteitsplan, minister Vandenbroucke vroeg meer geld voor de sociale zekerheid. Daarbij voelden de ministers Verwilghen en Gabriëls zich tekort gedaan.

Intussen wordt een aantal uitgaven niet meer via de begroting van de eerste minister gedekt, maar via de Nationale Loterij. Dat is onder meer het geval voor het Centrum voor Gelijkheid van Kansen; aangezien de opbrengst van de loterij niet gekend is, geven we hier in feite een blanco cheque. De bevoegdheden van het centrum worden intussen zelfs nog uitgebreid.

De Koninklijke familie krijgt ook een "indexaanpassing" van liefst 18,6 miljoen. Dat is onaanvaardbaar, vooral als men weet dat deze familie reeds hoge inkomsten heeft uit andere bronnen.

In deze begroting stellen we ook enkele onzekerheden vast, onder meer inzake het Zilverfonds en de verkoop van UMTS-licenties. De verkoop van die licenties wordt nogal optimistisch geraamd op 40 à 60 miljard frank. Hoe zullen die opbrengsten worden verdeeld? Daarnaast gaat de regering ook uit van al te optimistische groeicijfers, hoewel de groei aan het vertragen is.

De regering houdt ook voor dat zowat iedereen zal kunnen genieten van de belastingvermindering. Men draait de burgers daardoor een rad voor de ogen. Positief is wel het wegwerken van de discriminatie tussen gehuwden en samenwonenden. Het gezin met kinderen vormt trouwens de basis voor onze samenleving. Daarom moet ook werk gemaakt worden van een opvoedersloon voor de thuiswerkende ouder.

débatu de la loi-programme, quoique cette loi soit en fait liée au budget des voies et moyens.

Le gouvernement parle souvent d'un budget historique parce qu'il présente un excédent, ce qui est une première. Mais il passe sous silence les efforts que nos concitoyens ont dû consentir pendant des années en raison de l'accroissement de la pression fiscale. Du reste, au cours de l'année écoulée, il en a été de même à la suite de la hausse des prix des combustibles et des carburants qui a elle-même généré un supplément de recettes issues des accises. On a, par ailleurs, assisté à une surenchère démagogique de promesses entre les partis gouvernementaux. Le ministre des Finances voulait une baisse linéaire des impôts, les socialistes exigeaient par contre un traitement fiscal prioritaire des bas revenus; la ministre Durant souhaitait un plan de mobilité et le ministre Vandenbroucke demandait plus d'argent pour la sécurité sociale. Quant aux ministres Verwilghen et Gabriëls, ils se sentaient frustrés.

En attendant, une série de dépenses sont couvertes non par le budget du premier ministre mais par la Loterie Nationale. C'est notamment le cas du centre pour l'égalité des chances. Par ailleurs, les recettes de la Loterie Nationale n'étant pas connues, l'adoption de ce budget équivaut à la signature d'un chèque en blanc. Les attributions du centre sont encore élargies

La famille royale bénéficie également d'une « indexation » représentant environ 18,6 millions de francs. Cela est inacceptable, surtout lorsque l'on sait que cette famille bénéficie déjà de revenus importants qui proviennent d'autres sources.

Ce budget comporte également certains points obscurs, notamment en ce qui concerne le fonds de vieillissement et la vente des licences UMTS. On fait preuve d'un grand optimisme en estimant que la vente de ces licences devrait rapporter de 40 à 60 milliards de francs. Comment ces recettes seront-elles réparties? De surcroît, le gouvernement se fonde sur des chiffres de croissance bien trop optimistes, alors que l'on constate un ralentissement de la croissance.

Le gouvernement affirme en outre que tout le monde pourra bénéficier de la réduction d'impôt. Il trompe le citoyen. L'élimination de la discrimination entre les personnes mariées et les cohabitants est un élément positif. Le ménage avec enfants constitue, en effet, le fondement de notre société. Par conséquent, il convient de concrétiser les idées relatives à la rémunération du parent qui reste au domicile et qui se charge de l'éducation

des enfants.

Een belastinghervorming moet vooral ten goede komen van de lage inkomens. Het voorgestelde belastingkrediet beantwoordt daaraan, maar heeft enkele nadelen inzake de uitkering van dit krediet. Die gebeurt maar na de afrekening van de aanslag. Het belastingkrediet wordt dus niet uitgekeerd op het moment dat de rechthebbende het nodig heeft.

De administratieve afhandeling van die dossiers is ingewikkeld. Van administratieve vereenvoudiging is hier geen sprake.

De hervorming van de belastingadministratie en de strijd tegen de fiscale fraude kan maar slagen indien men de samenwerking met het gerecht versterkt, desgevallend door een protocol tussen gerecht, politie en fiscale administratie. Het aanwerven van talentvolle, gemotiveerde ambtenaren is een grote uitdaging en is zeker gerechtvaardigd, maar zal men erin slagen jaarlijks 1500 tot 1800 ambtenaren aan te werven?

De werkdruk bij de administratie voor de vennootschapsbelasting is problematisch. De controlekantoren worden zelfs door interimarissen geleid. In Brussel en Antwerpen doet 10 tot 15 procent van de vennootschappen zelfs geen aangifte meer. De Staat ontbeert zo miljarden inkomsten. Dit is onaanvaardbaar en onrechtvaardig. Wij wachten met spanning op het plan voor de fiscale hervorming.

Inzake steunmaatregelen voor de horeca is de regering het blijkbaar oneens. Er werden tegenstrijdige signalen gegeven in verband met de BTW en de aftrekmogelijkheden voor restaurantkosten. De discussie rond het verlagen van het BTW-tarief naar 6 procent wordt verschoven naar juli 2001. Ondertussen blijft de horecasector op zijn honger zitten. Met een faillissementspercentage van 1,91 procent is de horeca erg kwetsbaar.

De economie bloeit als nooit tevoren. De welvaart stijgt, terwijl het aantal bestaansminimumtrekkers en werklozen voortdurend daalt. Toch zijn er nog altijd enkele honderdduizenden mensen die buiten de statistieken vallen en sociaal uitgesloten zijn. De door paars-groen veelgeroemde actieve welvaartsstaat doet de sociale achterstelling helemaal niet teniet. De kloof tussen welvaart en welzijn groeit. De regering neemt te onsamenhangende initiatieven inzake tewerkstelling en gezondheidszorg. Het aantal banenplannen is niet meer bij te houden.

Une réforme fiscale doit surtout bénéficier aux revenus les moins élevés. Le crédit d'impôt répond à cet objectif mais un problème se pose en ce qui concerne le versement de ce crédit. Ce versement ne se fera qu'après le décompte de l'imposition. Le crédit d'impôt n'est donc pas versé au moment où l'ayant droit en a besoin.

Le traitement administratif de ces dossiers est complexe. Il n'est nullement question, en l'occurrence, d'une simplification administrative.

La réforme de l'administration fiscale et la lutte contre la fraude fiscale ne peuvent réussir que si la coopération avec la justice est renforcée, le cas échéant par la conclusion d'un protocole entre la justice, la police et l'administration fiscale. Le recrutement de fonctionnaires talentueux et motivés constitue un enjeu important et se justifie pleinement, mais parviendra-t-on à en recruter annuellement 1500 à 1800?

Le volume de travail au sein de l'administration de l'impôt des sociétés constitue un problème. Parfois même, les bureaux de contrôle sont dirigés par des intérimaires. A Bruxelles et à Anvers, 10 à 15% des sociétés n'introduisent même plus de déclaration, ce qui fait perdre des milliards de recettes à l'Etat. C'est inacceptable et injuste. Nous attendons avec un vif intérêt de prendre connaissance du plan de réforme fiscale du gouvernement.

Les opinions semblent diverger au sein du gouvernement à propos des mesures de soutien en faveur du secteur horeca. Des signaux contradictoires ont été émis en ce qui concerne la TVA et les possibilités de déduction fiscale des frais de restaurant. La discussion relative à la réduction du taux de TVA à 6% est reportée à juillet 2001. Dans l'intervalle, le secteur horeca reste sur sa faim. Avec un taux de faillite de 1,91%, le secteur horeca est très vulnérable.

L'économie est plus florissante que jamais. Le bien-être augmente, tandis que le nombre de minimexés et de chômeurs est en diminution constante. Malgré cela, plusieurs centaines de milliers de personnes sont exclues des statistiques et ne bénéficient d'aucune forme d'aide sociale. L'Etat social actif, souvent invoqué par la coalition arc-en-ciel, n'apporte aucune amélioration à cette situation. Le fossé entre la prospérité et le bien-être se creuse. Les mesures prises par le gouvernement en matière d'emploi et de soins de santé pèchent par leur incohérence. Le nombre de plans pour l'emploi ne se compte plus.

De regering heeft in haar begrotingsopmaak een hele rist cadeautjes beloofd. Wat ervan in huis zal komen, blijft meer dan twijfelachtig. Er werd teveel gekeken naar de verpakking en niet naar de inhoud. Het Vlaams Blok zal deze begroting dan ook niet goedkeuren. (*Applaus van het Vlaams Blok*)

Lors de la confection de son budget, le gouvernement a promis d'offrir de nombreux "cadeaux" mais il est encore difficile de déterminer à quoi ils ressembleront. On s'est trop préoccupé de l'emballage au lieu de s'intéresser au contenu. Par conséquent, le Vlaams Blok n'adoptera pas ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

01.05 Minister **Didier Reynders** (*Frans*) : Ik dank de leden die aan de werkzaamheden van de commissie voor de Financiën en de Begroting en aan de debatten over de staatsschuld hebben deelgenomen. Aan de hand van een reeks hoorzittingen werd het mogelijk het vraagstuk van de reorganisatie van mijn departement goed te bevatten.

01.05 **Didier Reynders**, ministre (*en français*) : Je remercie les membres qui ont participé aux travaux de la commission des Finances et du budget et au débat sur la dette publique. Une série d'auditions publiques ont permis de bien cerner la question de la réorganisation de mon département.

(*Nederlands*): Sommige sprekers hebben erop gewezen dat deze begroting historische waarde heeft. Eigenlijk is dat terecht. We hebben immers voor het eerst sinds lange tijd een begroting in evenwicht en een vermindering van de schuldratio.

(*En néerlandais*) Certains orateurs ont indiqué que ce budget est historique. Ils ont raison. En effet, pour la première fois depuis longtemps, le budget est en équilibre et le ratio de la dette diminue.

De regering maakt duidelijk keuzes: vermindering van de belasting op arbeid, waar zowel de burger als het bedrijf goed bij vaart. Zo is er onder meer sprake van een vermindering van de personenbelasting, een herinvoering van de indexerings van de belastingschalen, de afschaffing van de anticrisisbelasting en een vermindering van de BTW op bepaalde diensten.

Le gouvernement fait des choix clairs dans la mesure où il opte pour une baisse de la fiscalité du travail dont tireront profit les citoyens aussi bien que les entreprises. Ainsi, il est notamment question d'une réduction de l'impôt des personnes physiques, d'une réindexation des barèmes fiscaux, de la suppression de l'impôt de crise et d'une baisse de la TVA sur certains services.

In de begroting 2001 zitten ook hogere uitgaven, onder meer voor de gezondheidszorg - meer dan 40 miljard - en inzake de toekomst van de pensioenen opteelden wij voor het Zilverfonds.

Le budget 2001 comprend également des dépenses plus importantes, notamment dans le secteur des soins de santé, qui se voit attribuer plus de 40 milliards. Pour garantir l'avenir des pensions, nous avons opté pour le Fonds de vieillissement.

Dit is zeker een goede begroting. Bovendien zijn er interprofessionele akkoorden gesloten, uitgaande van de begroting 2001, voor de jaren 2002 en 2003, die rekening houden met reële koopkrachtverhoging.

Il s'agit assurément d'un bon budget. En outre, des accords inter-professionnels ont été conclus. Ils entreront en vigueur à partir du budget 2001 et couvriront les années 2002 et 2003. Ils tiennent également compte de l'augmentation réelle du pouvoir d'achat.

(*Frans*): De HRF ging uit van marges van 300 miljard tegen 2005 opgesplitst in 100 miljard begrotingsoverschot en 200 miljard voor bijkomende uitgaven of in geval van dalende ontvangsten. De begroting en het eraan gekoppelde stabiliteitspact voorziet in een begrotingsoverschot van 0,7 procent BBP of 85 miljard tegen 2005 en een beschikbaar bedrag voor extra uitgaven of minderontvangsten van 145 miljard. Dat is een kwart minder, wat niet erg is vooral wanneer men weet dat rekening wordt gehouden met een

(*En français*) Le CSF avait prévu des marges de 300 milliards à l'horizon 2005, répartis en 100 milliards de moyens budgétaires et 200 milliards pour des dépenses supplémentaires ou des réductions de recettes. Le budget et le programme de stabilité qui y est joint prévoient un surplus budgétaire de 0,7% du PIB, soit 8 milliards, à l'horizon 2005 et un montant disponible pour des dépenses supplémentaires ou des recettes en moins de 146 milliards. Il s'agit d'une perte d'un quart du volume, ce qui n'est pas grave, surtout si

groeipercentage dat op 2,5 procent of door de HRF op 3 procent wordt geraamd.

l'on considère qu'il est tenu compte d'une évaluation du taux de croissance de 2,5% au lieu des 3% retenus par le CSF.

Wat het stabiliteitspact voor de periode van 2001 tot 2005 betreft, hebben wij precieze cijfers met name voor de belastinghervorming vastgesteld. In de periode van 2002 tot 2005 heeft de vermindering betrekking op een bedrag van 10 miljard tot 80 miljard vooraleer op kruissnelheid te komen. Er worden specifieke budgettaire middelen uitgetrokken om werk te maken van de belastinghervorming.

En ce qui concerne le programme de stabilité pour 2001 à 2005, nous reprenons des chiffres précis, notamment pour la réforme fiscale. Pour la période allant de 2002 à 2005, la réduction ira de 10 milliards à 80 milliards, avant d'atteindre une vitesse de croisière. Des moyens budgétaires spécifiques sont prévus pour entamer cette réforme de la fiscalité.

(Nederlands) Op het Europese niveau moeten we gaan naar een fiscale hervorming die wordt ondersteund door elementen als een gezonde groeinorm, een dalende schuldratio, een dalend aandeel van het primair saldo in het BBP en een begroting in evenwicht. Over het specifieke probleem van de verminderde elasticiteit werd er in commissie al uitgebreid gediscussieerd. Ik lees u de brief voor die de heer Bogaert van het Planbureau aan dit probleem wijdde.

(En néerlandais) Au niveau européen, il faut évoluer vers une réforme fiscale, étayée par des éléments tels qu'une norme de croissance saine, un ratio de la dette en baisse, une part décroissante du solde primaire dans le PIB et un budget en équilibre. Le problème spécifique de l'élasticité réduite a fait l'objet d'un débat circonstancié en commission. Je vous lis le courrier de M. Bogaert, du Bureau du Plan, à ce sujet.

(Frans) De heer Bogaert, van het Planbureau, stelt dat de elasticiteit lichtjes boven de 1 ligt, maar enkel zou kunnen stijgen tot 1,5 als we maatregelen zouden treffen om de fiscaliteit te verzwaren zoals dat in het begin van de jaren '90 gebeurde. De elasticiteit zal dalen, maar dat hangt vooral samen met de lagere fiscale druk en de daaruit voortvloeiende lagere fiscale ontvangsten. De door ons genomen maatregelen brengen ons terug naar de situatie waarin we op het einde van de jaren '80 verkeerden. Uiteraard zullen we verder moeten gaan.

(En français) M. Bogaert, du Bureau du Plan, précise que l'élasticité est légèrement supérieure à l'unité, mais qu'elle ne pourrait atteindre 1,5 que si l'on prenait des mesures d'accroissement de la fiscalité aussi fortes que celles que l'on a connues au début des années 1990. L'élasticité diminuera avec le temps, mais cela est dû au fait que la pression fiscale diminuant, les recettes diminuent. Les mesures que nous prenons nous ramènent à la situation de la fin des années 1980. Il faudra bien sûr aller plus loin.

In het kader van deze begroting hebben wij ons met het oog op het sluiten van het interprofessioneel akkoord niet beperkt tot maatregelen op het stuk van werktijdverkorting. Er is ook gedacht aan het verhogen van de koopkracht van de werknemers via een deelname aan de resultaten van hun onderneming. Ik zal binnenkort een voorstel in dat verband indienen. Een andere bepaling die op stapel staat heeft tot gevolg dat de terugbetaling van de kosten voor het openbaar vervoer niet langer als een voordeel in natura wordt beschouwd. Die maatregel impliceert een fiscale vereenvoudiging vermits men die onkosten niet meer zal moeten aangeven. Het verlaagt de belastingdruk en komt de mobiliteit ten goede omdat het gebruik van het openbaar vervoer erdoor wordt aangemoedigd. *(Nederlands)*

Dans le cadre de ce budget, à travers l'accord interprofessionnel, nous ne nous sommes pas limités à organiser des mesures de réduction du temps de travail. Il y a également une augmentation du pouvoir d'achat des salariés, notamment via la participation des travailleurs aux résultats de leur entreprise. Il s'agira d'un complément de rémunération, proposition que je vais déposer prochainement. Une autre disposition sera également déposée prochainement, qui consiste à ne plus considérer comme avantage en nature le remboursement des frais de transports en commun. Elle entraînera une simplification fiscale puisqu'il ne faudra plus déclarer ces frais, une diminution de la pression fiscale, et un encouragement à prendre les transports en commun, comme politique en faveur de la mobilité.

(Nederlands) De heer Ansoms had het over de meeropbrengsten door de hoge oliepijzen in 2000.

(En néerlandais) M. Ansoms a parlé des recettes supplémentaires qu'engendrerait en 2000 la hausse

Hij sprak zelfs over 20 miljard frank, wat overdreven is. We zullen in totaal aan 12 tot 13 miljard meeropbrengsten komen, voor de helft via de accijnzen en de BTW en voor de helft via het veel hogere verbruik van olieproducten. De consumptie van diesel en andere nam immers toe met meer dan 400 miljoen liter.

01.06 Jos Ansoms (CVP): De stijging van de olieprijs heeft zich vorig jaar ook al doorgezet. Ik heb het aandeel van de BTW in 1998 – onder het “normale” regime – en dat in 2000 met mekaar vergeleken. En dan kom ik tot een meerontvangst van 20 miljard.

Die meerontvangst, die een meevaller is waarvoor de regering niets heeft moeten doen, heeft nogal wat extra middelen in de schatkist gebracht. Waarom gebruikt men dat geld niet voor een mobiliteitsbeleid? In dat licht is het ene miljard extra voor de NMBS toch vrij schraal.

01.07 Minister Didier Reynders (Nederlands): Voor de regering is eerder de vergelijking tussen 1999 en 2000 belangrijk. Vergeet ook niet dat wij het ons niet kunnen permitteren de budgettaire orthodoxie te laten varen. Europa zou het ons niet vergeven, evenmin als uw partijgenoten Van Rompuy en Leterme.

De CVP vraagt meer investeringen in onderwijs, onderzoek, NMBS, enz. Stelt ze daar ergens verminderde uitgaven tegenover? Hoe kunnen we de schuldratio verminderen als we tegenover de investeringen geen besparingen zetten? Ik wacht op CVP-voorstellen, maar ik merk dat de CVP-coryfeën het partijbureau belangrijker vinden dan dit debat.

(Frans) Het verbaast me dat sommige leden zich excuseren en melden dat ze ons moeten verlaten omdat ze naar een partijvergadering moeten !

01.08 Jos Ansoms (CVP): Is er ook een partijbureau van de PRL bezig ? Er is hier maar één PRL'er aanwezig.

01.09 Minister Didier Reynders (Nederlands): Er was vandaag één PRL-interventie van de heer Bacquelaine en die is hier nu ook aanwezig.

des prix de pétrole plus élevés. Il a même mentionné le montant de 20 milliards, ce qui est excessif. Globalement, les recettes supplémentaires s'élèveront à quelques 12 à 13 milliards, dont la première moitié proviendra de l'augmentation des accises et de la TVA et l'autre de l'utilisation beaucoup plus importante de produits pétroliers. La consommation de gasoil et autres produits a connu une hausse de plus de 400 millions de litres.

01.06 Jos Ansoms (CVP): La hausse des prix pétroliers s'est fait sentir aussi l'an dernier. J'ai comparé la part de la TVA en 1998, sous le régime « normal », et celle de 2000. Et j'en conclus qu'il y a eu un supplément de recettes de 20 milliards.

Ces recettes supplémentaires, qui constituent en fait une bonne surprise car le gouvernement n'a rien dû faire pour l'enranger, a considérablement enrichi le Trésor public. Pourquoi n'utilise-t-on pas cet argent pour mettre en oeuvre une politique de mobilité ? Dans ce contexte, le petit milliard supplémentaire pour la SNCB paraît toutefois bien maigre.

01.07 Didier Reynders , ministre (en néerlandais): Pour le gouvernement, c'est plutôt la comparaison entre 1999 et 2000 qui importe. N'oubliez pas non plus que nous ne pouvons pas nous permettre de nous départir de l'orthodoxie budgétaire. L'Union Européenne ne nous le pardonnerait pas, pas plus que vos collègues de parti MM. Van Rompuy et Leterme.

Le CVP demande davantage d'investissements dans l'enseignement, la recherche, la SNCB, et j'en passe. Mais envisage-t-il une quelconque réduction des dépenses ? Comment pourrions-nous réduire le ratio de la dette si nous ne compensons pas les investissements par des économies ? J'attends les propositions du CVP, mais j'observe que les coryphées du CVP accordent plus d'importance à leur bureau de parti qu'à ce débat.

(En français) Je suis surpris que certains membres me demandent d'excuser leur absence au terme de ce débat parce qu'ils doivent se rendre à des réunions de leur parti !

01.08 Jos Ansoms (CVP): Le PRL tient-il également son bureau de parti en ce moment? Un seul membre du PRL est présent.

01.09 Didier Reynders , ministre (en néerlandais) Aujourd'hui, il n'était prévu qu'une seule intervention pour le PRL, représenté par M. Bacquelaine, qui est présent.

(Frans): De hervorming van de vennootschapsbelasting wordt een neutrale operatie. De vermindering zal de vorm aannemen van een verlaging van de patronale bijdragen voor de sociale zekerheid; de vennootschapsbelasting zelf wordt niet verlaagd.

Een verlaging van het nominale tarief zou evenwel kunnen worden overwogen als een reeks bestaande verminderingen en vrijstellingen zou worden opgeheven. Aangezien het macro-economisch effect niet hetzelfde is als het micro-economisch effect, zal ik dienaangaande een gesprek hebben met alle economische actoren.

De HRF werd gevraagd een verslag over de aftrekmogelijkheden inzake PB op te stellen. In de loop van 2001 zal ook een grondig gesprek met de betrokken actoren plaatsvinden.

In 1999 werden al initiatieven genomen om de fraude te bestrijden. Ik denk met name aan de protocols in verband met de fraude met petroleumproducten en tegen de BTW-carrousels. Ik zou willen dat die carrousels op Europees niveau worden aangepakt met name door de mogelijkheid de betrokken criminelen ongeacht het land te vervolgen. Ik hoop dat er een Europese structuur voor de strijd tegen de fiscale fraude tot stand komt.

Er moet daadwerkelijk personeel van Financiën ter beschikking worden gesteld van Justitie. In de informaticamiddelen is voorzien. Ik zal erop toezien dat de nodige opleiding wordt gegeven.

Een kind dat werkt met Windows 2000 en dat mij tijdens mijn bezoek aan het departement vergezelde, uitte zijn verbazing toen het zag met welke verouderde middelen nog wordt gewerkt.

Er wordt 2 miljard in informatica geïnvesteerd en er komen 1500 indienstneming. Die laatste lopen echter niet van een leien dakje.

De regionale belastingen zullen de rollen verduidelijken.

Het nieuwe bestuur voor de fiscale en de niet-fiscale invordering komt tot stand. Het zal wellicht moeten werken op grond van een andere vorm van geschillenbeheer en de ambtenaren zullen – in een eerste fase alleszins – hun dossier zelf voor de nieuwe bevoegde rechtscolleges verdedigen.

(Nederlands) De heer Tastenhoye had vragen over

(En français) En matière d'impôt des sociétés, nous travaillons à une réforme neutre. La diminution s'opérera via une diminution des cotisations patronales à la sécurité sociale et non par une réduction de l'impôt des sociétés.

Toutefois, une diminution du taux nominal pourrait être envisagée si l'on supprimait une série de déductions et d'exemptions existantes. Etant donné que l'effet macro-économique n'est pas le même que l'effet micro-économique, j'aurai une discussion avec l'ensemble des acteurs économiques.

Le CSF est chargé de remettre un rapport au sujet des déductibilités en matière d'IPP. Une large discussion sera également ouverte dans le courant de 2001 avec les acteurs concernés.

En ce qui concerne la lutte contre la fraude, je rappelle que des initiatives ont été prises en 1999, notamment des protocoles en matière de fraude des produits pétroliers et contre les carrousels TVA. Je voudrais que ceux-ci soient abordés au niveau européen, notamment via la poursuite de ces criminels d'un pays à l'autre. J'espère qu'une structure européenne de lutte contre la fraude fiscale sera mise en place.

La mise à disposition du personnel des Finances en faveur de la Justice devrait être concrétisée. Les moyens informatiques sont prévus. Je veillerai à ce qu'ils soient assortis de formations.

Un enfant travaillant sur Windows 2000 qui m'accompagnait à l'occasion de ma visite du département a été assez étonné de voir des équipements informatiques qu'il ne connaissait pas, et pour cause : il s'agissait d'équipements très anciens. Nous devons investir quelque 2 milliards en matériel informatique et nous avons prévu 1.500 recrutements. Cependant, ces recrutements ne sont pas chose aisée.

Quant aux impôts régionaux, cela clarifie les rôles de chacun.

En matière de recouvrement fiscal et non fiscal, la nouvelle administration se met en place. Elle devra sans doute travailler sur base d'une autre forme de gestion du contentieux, les fonctionnaires devant eux-mêmes défendre leurs dossiers devant les nouvelles juridictions compétentes, du moins dans un premier temps.

(En néerlandais): M.Tastenhoye se posait des

een voorstel van wet uit de Senaat in verband met het Centrum voor Gelijke Kansen en Racismebestrijding. Ik heb daar geen commentaar bij. Dit kan echter wel te gelegener tijd besproken worden in de bevoegde commissie.

De heer Leterme had kritiek op het budgettaire beleid, wat mij onterecht lijkt, aangezien het evenwicht twee jaar vroeger wordt bereikt dan in het stabiliteitsplan werd bepaald. Er is ook een snellere afbouw van de schuldratio.

Dat er geen fiscale hervorming, maar alleen een belastingverlaging zou zijn, is fout. Het terugbetaalbaar belastingkrediet en het neutraal belastingstelsel voor gehuwden en samenwonenden zijn toch wel echte vernieuwingen.

De belastingdruk zal blijven dalen dankzij nieuwe maatregelen die tegen 2003 een daling zullen bewerken die op 10 procent kan worden geraamd.

(Frans) De sociale partners vragen ons in het kader van het interprofessioneel akkoord rekenschap omtrent het forfait voor beroepskosten. Wij bemoeilijken de belastinghervorming niet. Het evenwicht wordt gerespecteerd, ook al wordt wat de vermindering van de lasten op arbeid betreft, de voorrang gegeven aan één krachtlijn.

(Nederlands) Alle assen zullen parallel evolueren. In een eerste fase kan het beroepskostenforfait wel hoger zijn.

Volgens de heer Leterme hebben we inzake uitgaven een aantal verkeerde keuzes gemaakt. Niet alle uitgaven zijn keuzes. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de uitgaven voor de dioxinecrisis.

(Frans) Wij stellen een degelijke, voorzichtige en evenwichtige begroting voor, waarin een aantal politieke keuzen worden vertaald, op grond waarvan een interprofessioneel akkoord kon worden gesloten, en die nieuwe perspectieven inzake stabiliteit biedt.

Het stabiliteitsprogramma houdt immers niet enkel rekening met het begrotingsevenwicht, maar ook met de toename van de uitgaven inzake geneeskundige verzorging, de vergrijzing van de bevolking en de vermindering van de lasten op

questions à propos d'une proposition de loi transmise par le Sénat et relative au Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme. Je n'ai aucun commentaire à faire à ce sujet. Cette proposition pourra toutefois être examinée en temps opportun au sein de la commission compétente.

M. Leterme s'est exprimé en termes critiques à propos de la politique budgétaire, ce qui me semble injustifié puisque l'équilibre a été atteint deux ans avant la date prévue dans le plan de stabilité. Nous observons également une diminution accélérée du ratio de la dette.

Il est faux d'affirmer que la réforme fiscale ne se fera pas et qu'elle se résumera à une réduction de la fiscalité. Le crédit d'impôt remboursable et la neutralité du régime fiscal applicable aux couples mariés et aux cohabitants représentent pourtant de véritables innovations.

La baisse de la pression fiscale se poursuivra, par l'instauration de mesures qui permettront d'atteindre d'ici à 2003 une diminution qui pourra se chiffrer à 10 %.

(En français) En réponse aux partenaires sociaux qui, dans le cadre de l'accord professionnel, nous demandent des comptes concernant le forfait pour frais professionnels, nous n'handicapons pas la réforme fiscale. L'équilibre de la réforme est respecté, même si, en ce qui concerne la diminution des charges pesant sur le travail, un axe est privilégié.

(En néerlandais) Tous les axes évolueront parallèlement. Dans un premier temps, le forfait professionnel pourrait être plus élevé.

Selon M. Leterme, nous aurions opéré des choix erronés en matière de dépenses. Toutes les dépenses ne correspondent pas à des choix. Je vous renvoie, par exemple, aux dépenses liées à la crise de la dioxine.

(En français) Nous présentons un bon budget, qui est prudent, en l'équilibre, porteur de choix politiques, qui a permis la conclusion d'un accord interprofessionnel et a ouvert de nouvelles perspectives en matière de stabilité.

En effet, le programme de stabilité prend non seulement en compte l'équilibre budgétaire, mais aussi l'augmentation des dépenses en matière de soins de santé, le vieillissement de la population et la réduction des charges pesant sur le travail. Tout

arbeid. Dat alles is opgenomen in het stabiliteitsplan 2001-2005, en dezelfde richtsnoeren kenmerken tevens de andere beleidslijnen.

Sommigen zullen altijd wel betreuren dat een en ander niet sneller gebeurt ! Maar hoe vallen die snelheid en die extra uitgaven te rijmen met het begrotingsevenwicht en de vermindering van de schuld, als men ons geen mogelijkheden aanreikt om die uitgaven te verminderen ? Ik zit nog altijd op suggesties te wachten. *(Applaus bij de meerderheid)*

De **voorzitter**: We vatten nu de algemene bespreking over Verkeer en Infrastructuur aan.

01.10 Jos Ansoms (CVP): Voor de regering-Verhofstadt was het mobiliteitsprobleem een topprioriteit. Men zou resoluut kiezen voor openbaar vervoer en verkeersveiligheid. Allerlei plannen werden aangekondigd. De verwachtingen waren dan ook hoog gespannen. Wat kwam ervan terecht? Maken de groenen het verschil? Er werden negen trendbreuken aangekondigd.

Tegen 2010 zouden er 50 procent treinreizigers meer zijn door massaal te investeren in het spoor. Deze regering investeert zelf 1 miljard in 2001, 2 miljard in 2002 en 3 miljard frank in 2003. Een volgende regering moet dan 49 miljard investeren. Om 50 procent meer reizigers te halen, is veel meer nodig dan 55 miljard frank, er wordt gesproken van 120 miljard. Minister Durant heeft wel meer geld gevraagd, maar niet gekregen. Het ene miljard in 2001 is dan nog niet onvoorwaardelijk: het is afhankelijk van de opbrengst van de verkoop van de UMTS-licenties en de reorganisatie van de NMBS. Die kan nog wel even op zich laten wachten.

Zes miljard over drie jaar zijn *peanuts*. Eén beslissing van de Vlaamse regering kan ze al opsouperen. Eén miljard in 2001 voor de NMBS staat tegenover de 10 à 12 miljard meeropbrengst van diesel en benzine. Deze opbrengsten hadden voor mobiliteit moeten worden gereserveerd. In een periode waarin men volop poogde de Maastricht-norm te halen werd een verhoging van 5 en 10 miljard per jaar doorgevoerd. Dit is dus een negatieve trendbreuk.

cela se trouve dans le plan de stabilité 2001-2005 et les mêmes orientations se retrouvent dans les autres politiques.

On peut toujours regretter que nous n'allions pas plus vite ! Mais comment concilier cette rapidité et des dépenses supplémentaires avec l'équilibre budgétaire et la réduction de la dette si on ne nous donne pas quelques pistes sur la diminution des dépenses à réaliser. Or, ces pistes, je les attends ! *(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

Le **président**: Nous entamons maintenant la discussion générale consacrée aux Communications et à l'Infrastructure.

01.10 Jos Ansoms (CVP): Le problème de la mobilité constituait une priorité majeure pour le gouvernement Verhofstadt. Ce gouvernement avait annoncé qu'il opérerait résolument en faveur des transports publics et de la sécurité routière. Une série de projets ont été annoncés et les espoirs suscités étaient importants. Qu'en est-il advenu ? Les verts font-ils la différence ? On nous avait annoncé une inversion de tendance dans neuf domaines.

Pour 2010, le nombre d'utilisateurs des chemins de fer devait augmenter de 50% grâce à des investissements massifs dans le rail. Ce gouvernement investirait même 1 milliard en 2001, 2 milliards en 2002 et 3 milliards en 2003. Ensuite, le gouvernement suivant devra investir 49 milliards. Pour réaliser une augmentation de 50% du nombre de voyageurs, il faudra beaucoup plus que 55 milliards. On évoque à cet effet le chiffre de 120 milliards. La ministre Durant a demandé des fonds plus importants mais elle ne les a pas obtenus. En outre, le milliard prévu pour 2001 est soumis à certaines conditions: tout dépendra des recettes de la vente des licences UMTS et de la réorganisation de la SNCB. Cette réorganisation pourrait encore prendre du temps.

Une somme de six milliards par an ne représente pas grand-chose. Une seule décision du gouvernement flamand suffirait à l'épuiser. La somme d'un milliard en 2001 pour la SNCB doit être mise en parallèle avec les 10 à 12 milliards de recettes supplémentaires produites par le gasoil et l'essence. Ces recettes complémentaires auraient dû être réservées à la mobilité. A un moment où les pouvoirs publics mettaient tout en œuvre pour réaliser la norme de Maastricht, ils sont parvenus à augmenter le budget du rail de 5 à 10 milliards par an. Nous assistons donc ici à une rupture de tendance négative.

In 1999 kondigde de minister een jaarlijkse investering van 8,5 miljard aan gedurende 4 jaar in het GEN. Nu wordt echter gekozen voor de vroeger verfoeide techniek van de *sale and lease back*-operatie. Voor de resterende 31 miljard zou worden gezocht naar particuliere investeerders. Welke investeerder zou in een verlieslatend project willen investeren? Ook hier staat de minister niet ver en valt te betwijfelen of ze de in het vooruitzicht gestelde datum zal halen.

Men gaat de spoorinvesteringen toekennen op objectieve basis. Toch zie ik dat de 60/40 sleutel blijft bestaan, en dat is nog goed ook, anders zou Vlaanderen twee of drie keer betalen voor het GEN.

01.11 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): De verbindingen die verbeterd werden, moesten verbeterd worden. Bent u het ermee eens dat de lijnen naar Nijvel en Ottignies ook moeten verbeterd worden?

01.12 Jos Ansoms (CVP): Ja, maar de financiering moet aan beide kanten van de taalgrens op dezelfde wijze gebeuren. Als de investeringen in Vlaanderen uit de Vlaamse enveloppe komen, dan moeten de investeringen in Wallonië uit de Waalse enveloppe komen.

01.13 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik woon in Vlaanderen, maar neem toch één van die twee lijnen. Hoe brengt u dat in rekening?

01.14 Jos Ansoms (CVP): De lijninfrastructuur dienstig voor het GEN gebeurde binnen de 60/40 enveloppe. Wij vragen dat de nog noodzakelijke investering van 48 miljard binnen diezelfde enveloppe zou gebeuren.

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Of men kiest voor verdeelsleutels, of voor objectivering.

01.16 Jos Ansoms (CVP): Volgens het regeerakkoord wordt gekozen voor objectieve criteria. In dat geval kom je tot een verdeelsleutel 75/25 ten voordele voor Vlaanderen, waar de grootste investeringen nodig zijn. Deze regering behoudt echter de 60/40-sleutel. Dan moet die ook worden toegepast.

En 1999, la ministre avait annoncé un investissement annuel de 8,5 milliards de francs pendant 4 ans pour le RER. A présent, on opte en faveur la technique, autrefois décriée, du **sale and lease back**. Pour les 31 milliards de francs restants, des investisseurs privés seraient recherchés. Quels investisseurs seraient prêts à s'aventurer dans un projet déficitaire? Ici également, la ministre n'a guère progressé et il est permis de se demander si elle parviendra à respecter l'échéance qu'elle s'est fixée.

Les investissements dans le rail devaient être réalisés sur une base objective. Je constate néanmoins que la clé de répartition 60/40 reste en vigueur. C'est positif car si tel n'était pas le cas, la Flandre paierait deux ou trois fois pour le RER.

01.11 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les lignes qui ont été améliorées devaient l'être. Etes-vous également d'avis que les lignes vers Nivelles et Ottignies doivent, elles aussi, être améliorées ?

01.12 Jos Ansoms (CVP): Effectivement, mais le financement doit s'opérer de manière identique des deux côtés de la frontière linguistique. Si les investissements en Flandre proviennent de l'enveloppe flamande, les investissements en Wallonie doivent être financés par l'enveloppe wallonne.

01.13 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): J'habite en Flandre mais j'emprunte néanmoins une des deux lignes concernées. Dans quelle mesure ce type de réalité est-il pris en compte dans votre raisonnement ?

01.14 Jos Ansoms (CVP): L'enveloppe 60/40 s'applique aux infrastructures ferroviaires nécessaires au RER. Nous demandons que l'investissement nécessaire de 48 milliards soit puisé dans la même enveloppe.

01.15 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): L'on opte soit pour des clés de répartition, soit pour des critères objectifs.

01.16 Jos Ansoms (CVP): L'accord de gouvernement prévoit des critères objectifs. On obtient alors une clé de répartition de 75/25 qui est avantageuse pour la Flandre, où doivent être effectués la majeure partie des investissements. Le gouvernement actuel se fonde toutefois sur la clé de répartition 60/40. Il faut dès lors l'appliquer.

Le nouveau contrat de gestion prévoit que la SNCB

Volgens het nieuwe beheerscontract zal de NMBS bestraft worden door een beperking van de tariefverhoging tot maximum 1 procent boven de gezondheidsindex wanneer 90 procent van de treinen niet volgens het boekje rijdt. Dat heeft weinig zin, vermits de NMBS doorgaans 95 procent haalt.

De vorige regering nam sancties zonder sancties in het beheerscontract en er waren geen tariefverhogingen. Nu staan er sancties in het beheerscontract, maar er worden geen sancties genomen en de tarieven gaan omhoog.

Men gaat de goederen van de weg halen en op het spoor zetten. Dat zal 60 miljard kosten. Daarvan vind ik niets terug in de aangekondigde plannen. Van de IJzeren Rijn, dreigt ook weinig terecht te komen. Over het voorlopig in gebruik nemen van het historisch tracé zal minister Netelenbos maar beslissen als ze beslist over het definitieve tracé. De prijs zal bovendien veel te hoog worden.

Iedereen had van de groenen een trendbreuk in verband met de HST verwacht. Ze hadden er storm tegen gelopen. Ofwel zijn de groenen veranderd, ofwel is de HST nu een waardevol instrument geworden om mensen uit hun auto in de trein te krijgen.

01.17 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Vanuit het vliegtuig. Er is al een lijn Brussel-Parijs afgeschaft vanwege het succes van de Thalys.

01.18 **Jos Ansoms** (CVP): Begin de jaren '90 hebben wij spitsroeden gelopen om dit onpopulaire project te verdedigen als milieuvriendelijk alternatief voor de luchtvaart op middellange afstand. De groenen hebben ons toen afgeschoten.

01.19 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Het project, zoals het in de jaren '70 tot stand kwam, ging gepaard met een afbraak van het binnenlands spoorverkeer. Onder onze druk en onder druk van de bevolking werd dit project bijgestuurd. Agalev gaat zich echter niet verzetten tegen een project in uitvoering. Dat is niet haalbaar.

01.20 **Jos Ansoms** (CVP): In de jaren '70 waren er weinig Agalev-ers. De talrijke CVP-ers hebben toen

sera sanctionnée par une limitation de l'augmentation des tarifs à un maximum de 1% au-delà de l'indice santé si 90% des trains ne circulent pas comme prévu. Cette mesure n'a pas beaucoup de sens puisqu'en général, 95% des trains de la SNCB circulent correctement.

Le gouvernement précédent a pris des sanctions - alors que cette possibilité n'était pas inscrite dans le contrat de gestion - et n'a procédé à aucune augmentation tarifaire. La coalition actuelle fait l'inverse : alors que le contrat de gestion prévoit la possibilité de prendre des sanctions, le gouvernement s'en abstient et les tarifs augmentent.

Le transport de marchandises sera transféré de la route au rail, opération qui coûtera 60 milliards de francs. Je ne retrouve rien à ce sujet dans les projets annoncés. Quant aux mesures relatives au Rhin de fer, le risque qu'elles demeurent lettre morte est réel. Ainsi, la ministre Netelenbos ne prendra sa décision à propos de la remise en service provisoire du tracé historique que lorsqu'elle se sera prononcée sur le tracé définitif. La facture risque, en outre, d'être beaucoup trop élevée.

A propos du TGV, chacun s'attendait à ce que les verts - qui s'y étaient toujours opposés avec virulence - opèrent un changement de cap radical. Soit les verts ont changé, soit le TGV s'est transformé en un instrument capable de convaincre les voyageurs d'abandonner la voiture au profit du train.

01.17 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): D'abandonner l'avion. Le succès du Thalys a déjà permis la suppression d'une ligne Bruxelles-Paris

01.18 **Jos Ansoms** (CVP): Au début des années nonante, nous avons accompli un véritable parcours du combattant pour imposer ce projet impopulaire comme une alternative respectueuse de l'environnement aux moyens courriers. A l'époque, les verts y étaient radicalement opposés.

01.19 **Lode Vanoost** (AGALEV-ECOLO): Tel qu'il a vu le jour dans les années septante, le projet risquait de provoquer une détérioration du réseau intérieur. Sous la pression de notre mouvement et de la population, il a été amendé. Agalev ne peut cependant s'opposer à un projet en cours de réalisation. Une telle attitude serait parfaitement irréaliste.

01.20 **Jos Ansoms** (CVP): Dans les années septante, Agalev ne comptait que peu de membres.

protest gevoerd tegen het project van toenmalig minister De Croo. Ik had het over het project van het begin van de jaren '90. Om te zorgen dat geen middelen van het binnenlands verkeer naar de HST zou vloeien, moest de NMBS 10 miljard inbrengen in activa, die zouden worden verkocht. De 4,4 miljard die de NMBS voor 31 december nog moet inbrengen, moet nu door een artikel van de programmawet in contanten worden ingebracht, omdat de financiële toestand van de HST-Fin anders in het gedrang zou komen. Waar moet de NMBS die 4,4 miljard halen?

01.21 Hugo Coveliers (VLD): Vraag het geld terug dat de afgevaardigde beheerder gebruikt heeft voor de aankoop van bedrijven in het buitenland, onder meer in Azië.

01.22 Jos Ansoms (CVP): Dit wordt onderzocht. We wachten de resultaten af.

01.23 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Het gaat in de audit niet zozeer om de vraag of er volgens de regels werd gewerkt, maar wel of de regels goed zijn.

01.24 Jos Ansoms (CVP): Wij zullen de discussie voeren als de nieuwe wet op de overheidsbedrijven wordt besproken. Ik had het echter over het doorschuiven van geld naar de HST.

De HST zal 5,8 miljard te kort hebben voor het project ten noorden van Antwerpen. Het voorstel is nu om er een gemengd project van te maken met een financiële inbreng voor het binnenlands vervoer. Ik zal dat nooit goedkeuren. Ook inzake de HST is er dus geen trendbreuk.

Op het vlak van de fiscaliteit inzake het woonwerkverkeer is er evenmin een trendbreuk. De initiële voorstellen inzake aftrek voor verplaatsingen met de wagen werden niet gerealiseerd. De groenen werden met een kluitje in het riet gestuurd. De maatregelen inzake gebruik van openbaar vervoer en fiets zijn een maat voor niets. Fiscale maatregelen alleen zijn onvoldoende. Er moet ook worden gezorgd voor een beter openbaar vervoer en carpooling moet worden georganiseerd.

Ook met de bedrijfsvervoerplannen werd een jaar getalmd. Het ontwerp van de minister stuit bovendien op veel kritiek binnen de meerderheid. Hoe lang zal nog worden getalmd?

A l'époque, de nombreux militants du CVP avaient protesté contre le projet mis en chantier par Herman De Croo, alors ministre des Communications. Mon commentaire concernait plutôt le projet du début des années 90. Pour éviter le transfert de moyens du trafic intérieur au TGV, la SNCB devait apporter, à concurrence de 10 milliards, des actifs destinés à être vendus. Les 4,4 milliards que la SNCB doit encore apporter avant le 31 décembre devront l'être au comptant par le biais d'un article de la loi-programme. Dans le cas contraire, la situation financière de la société de financement du TGV risquerait d'être menacée. Où la SNCB va-t-elle trouver ces 4,4 milliards ?

01.21 Hugo Coveliers (VLD): Demandez donc à l'administrateur délégué de rembourser l'argent qu'il a dépensé pour acheter des sociétés à l'étranger, notamment en Asie.

01.22 Jos Ansoms (CVP): Cette affaire fait l'objet d'une enquête. Nous en attendons les résultats.

01.23 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Dans l'audit, il s'agit moins de savoir si les intéressés ont respecté les règles que de savoir si les règles sont valables.

01.24 Jos Ansoms (CVP): Nous en débattons lorsque la nouvelle loi sur les entreprises publiques sera examinée. Mais le thème que j'ai personnellement abordé n'est pas celui-là mais le transfert de crédits vers le projet TGV.

Pour le projet TGV au nord d'Anvers, il manquera 5,8 milliards. Ce qui est proposé aujourd'hui, c'est d'élaborer un projet mixte avec un apport financier provenant du réseau intérieur. Je n'approuverai jamais un tel projet. En matière de TGV, il n'y a donc pas non plus de rupture de tendance.

La tendance n'est pas davantage inversée en ce qui concerne la fiscalité applicable aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Les propositions initiales en matière de déduction pour les déplacements en voiture n'ont pas été réalisées. Les verts ont été éconduits. Les mesures relatives à l'utilisation des transports publics n'ont aucune utilité. A elles seules, les mesures fiscales sont insuffisantes. Les transports publics doivent aussi être améliorés et il faut organiser un système de co-voiturage.

Pendant un an, on a tergiversé au sujet des projets en matière de transports organisés par les entreprises. En outre, le projet de la ministre suscite de nombreuses critiques au sein de la majorité. Quand sera-t-il mis fin aux atermoiements?

In mei kondigde de minister een ozonplan aan om de negatieve effecten van het wegverkeer terug te dringen, dit door het opdrijven van de snelheidscontroles om aldus de CO₂-uitstoot terug te dringen. Volgens minister Duquesne gebeurden er echter 25 procent minder controles. Ook de door minister Aelvoet aangekondigde nuloverlast werd niet toegepast.

Er is ook geen trendbreuk inzake verkeersveiligheid. De afgevaardigde bestuurder van het BIVV werd de laan uitgestuurd, nieuwe accenten zie ik echter niet bij het BIVV onder de nieuwe afgevaardigde bestuurder. Het KB op de GSM in de auto werd genomen en het KB van minister Daerden over de onmiddellijke inning werd gepubliceerd, maar de politiediensten kregen de formulieren niet tijdig. Dat is alles wat er gedurende achttien maanden gebeurde. Waar blijft het rijbewijs met punten? Blijkbaar zal dat tijdens deze legislatuur niet worden ingevoerd. Op geen enkel van de negen belangrijke punten waarvoor een trendbreuk werd verwacht, werd deze ook bereikt. Wij zullen dit onderdeel van de begroting zeker niet goedkeuren.

Voorzitter: Lode Vanoost, ondervoorzitter.

01.25 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Dankzij enkele in 2000 goedgekeurde wijzigingen van de wetgeving kreeg De Post een nieuw management en een strategisch plan die haar moeten voorbereiden op de verdere liberalisering en de Europese concurrentie.

Belgacom kan al vijf jaar rekenen op de strategische steun van privé-partners, en heeft al een stevige concurrentiepositie ten opzichte van de concurrenten, ondanks een uitgestelde beursintroductie wegens het ongunstige klimaat voor telecomaandelen. Als het vertrouwen van de financiële markten eenmaal zal zijn hersteld, zullen de rijksactiva te gelde gemaakt kunnen worden met het oog op een vermindering van de overheidsschuld.

België riskeert in het dossier van de derde generatie mobiele telefonie met de vinger te worden gewezen. Bepaalde van onze bureaus hebben hun regulerende instantie zelfstandiger en transparanter georganiseerd. Bepaalde reglementaire en wettelijke lacunes zijn nu aangevuld en het akkoord van 4 december betreffende de vaststelling van een gezondheidsnorm inzake de blootstelling aan niet-

En mai, la ministre avait annoncé un plan visant à réduire les effets nocifs de la circulation pour la couche d'ozone par l'augmentation des contrôles de vitesse et, dès lors, de la diminution des émissions de CO₂. Selon le ministre Duquesne, le nombre de contrôles effectués a toutefois diminué de 25%. Les mesures relatives à la nuisance zéro annoncées par la ministre Aelvoet n'ont pas non plus été mises en œuvre.

Il n'y a pas davantage de rupture de tendance en matière de sécurité routière. L'administrateur délégué de l'IBSR a été remercié, mais je n'observe pas d'innovations dans la gestion de cet institut sous l'autorité du nouvel administrateur. L'arrêté royal relatif à l'utilisation des téléphones mobiles dans les voitures a été promulgué et l'arrêté royal du ministre Daerden sur la perception immédiate a certes été publié, mais les services de police n'ont pas reçu les formulaires à temps. Voilà tout ce qui s'est passé en l'espace de dix-huit mois. Qu'en est-il du permis à points ? Il est fort probable qu'il ne sera pas instauré au cours de cette législature. On n'observe de rupture de tendance dans aucun des domaines importants où on en avait espéré une. Aussi, nous refusons absolument d'adopter cette partie du budget.

Président: Lode Vanoost, vice-président.

01.25 Olivier Chastel (PRL FDF MCC): Grâce à quelques modifications législatives adoptées en 2000, La Poste bénéficie d'un nouveau management et d'un plan stratégique qui la préparent à la poursuite de la libéralisation et à la concurrence européenne.

Consolidée stratégiquement par des partenaires privés depuis cinq ans, Belgacom s'est déjà bien positionnée par rapport à ses concurrents, bien qu'elle n'ait pu s'introduire en bourse en raison du climat maussade pour les valeurs télécom. Une fois la confiance des marchés boursiers recouvrée, les actifs de l'État pourront être valorisés en perspective d'une diminution de la dette publique.

Dans le dossier de la mobilophonie de troisième génération, la Belgique risque d'être montrée du doigt. Certains de nos voisins ont évidemment organisé leur instance de régulation de manière plus autonome et plus transparente. Certaines lacunes réglementaires et légales sont à présent comblées et l'accord du 4 décembre sur la fixation d'une norme santé relative à l'exposition aux radiations non ionisantes permet de progresser

ioniserende straling biedt de mogelijkheid om vooruitgang te boeken bij de veiling van de UMTS-licenties.

De uitbouw van het GEN rond Brussel nadert. Het belang van dit project wekt zelfs bij de provincies enige jaloezie op. Dat de NMBS het massale reizigersvervoer naar de grote stadscentra verwaarloost ten voordele van de samenstelling van een internationale groep voor goederenvervoer via de weg, kan alleen maar worden betreurd. Opnieuw lopen de belangrijke beslissingen inzake mobiliteit vertraging op, onder meer omdat er geen tienjarenplan voor de NMBS-investeringen tussen 2001 en 2010 is opgemaakt.

Zouden sommige beleids mensen misnoegd zijn omdat hun vastgoedbouwproject voor Schaarbeek niet door iedereen wordt gesteund?

Zal de NMBS zich als laatste tot een modern bedrijf omvormen? De leden van de raad van bestuur kunnen niet worden afgezet. Het zou logischer zijn dat de federale overheid aan het bedrijf dat het als meerderheidsaandeelhouder controleert, het door haar gedefinieerde beleid kan opleggen.

In de toekomst moeten de vakbonden zitting hebben in de raad van bestuur. Wordt het geen tijd dat de NMBS sociale verkiezingen organiseert?

De kwalijke gevolgen van de wet van 1999 werden duidelijk en het is tijd dat de federale overheid opnieuw haar regulerende rol op zich neemt in een sector die aan de Europese concurrentie blootstaat. *(Applaus bij de meerderheid)*

Voorzitter: Jean-Pol Henry.

01.26 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De minister is zeer bedrijvig in het produceren van allerlei studies, plannen en beleidsnota's over mobiliteit, investeringsplannen, audits over de NMBS en over stadsvervoer. Wij weten echter in het Parlement nog steeds niet wat de stand van zaken is. Daarom vragen we een debat in deze Kamer mèt de timing. Of beperkt de minister zich tot het opstellen van plannen?

Reeds vorig jaar wees ik de minister erop dat er van een trendbreuk geen sprake is. Ook nu worden we nog steeds geconfronteerd met beloftes en allerlei plannen, maar zonder concrete realisaties. Er werd wel een maatregel aangekondigd om alternatieve vervoersmiddelen aantrekkelijker te maken, maar die maatregel zal weinig of geen effect hebben. Er is geen sprake van een beperking van de fiscale aftrek van het autogebruik. Trouwens een stijging

dans la voie de la mise aux enchères des licences UMTS.

J'en arrive au RER autour de Bruxelles, qui s'approche de la concrétisation. L'intérêt d'un tel projet suscite même certaines envies dans les provinces. On ne peut que regretter que la SNCB ait délaissé les déplacements de personnes vers les grands centres urbains au profit de la constitution d'un groupe international de colis par route. À nouveau, on constate des retards pour la prise des grandes décisions en matière de mobilité. Cela est dû notamment à l'absence du projet de plan décennal d'investissements 2001-2010 de la SNCB.

Certains dirigeants seraient-ils mécontents de ce que leur projet immobilier de Schaerbeek-formation ne rencontre pas l'unanimité ? La SNCB sera-t-elle la dernière à évoluer vers une entreprise moderne ? Les membres du conseil d'administration ne peuvent être révoqués. Il est plus cohérent que le pouvoir fédéral, actionnaire majoritaire, ait le moyen d'imposer la politique qu'il définit à l'entreprise qu'il contrôle !

Il faut également ouvrir le conseil d'administration à des syndicats qui en sont aujourd'hui exclus. N'est-il pas temps que la SNCB organise des élections sociales ?

La loi de 1991 a montré ses effets pervers et il est temps que l'autorité fédérale reprenne son rôle régulateur dans un secteur soumis à la concurrence européenne. *(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

Président: Jean-Pol Henry.

01.26 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La ministre fait preuve de beaucoup de zèle quand il s'agit de faire réaliser des études, des plans et des notes de politique en matière de mobilité, des plans d'investissements, des audits sur la SNCB et les transports urbains. Mais ici, au Parlement, nous ne savons toujours pas où en sont tous ces dossiers. C'est la raison pour laquelle nous demandons que la Chambre consacre un débat à leur sujet, et souhaitons que des dates précises nous soient communiquées. Ou la ministre a-t-elle l'intention de continuer à échafauder des projets ?

L'an passé, déjà, j'avais signalé à la ministre que je ne constatais pas de rupture de tendance. Aujourd'hui, nous sommes toujours confrontés à des promesses et aux plans les plus variés sans que ceux-ci soient jamais concrétisés. Certes, la ministre a annoncé une mesure visant à rendre plus

van het aantal treingebruikers leidt al gauw tot problemen. Dat heeft tot onvrede geleid bij personeel en pendelaars.

De huidige investeringen in het spoor volstaan helemaal niet. De vorige jaren was dat trouwens ook al het geval. Sommige experts beweren zelfs dat men eigenlijk 1000 miljard zou moeten investeren om een degelijk spoorvervoer te organiseren. De voorstellen van de regering zijn daar natuurlijk mijlen ver van verwijderd. Over het GEN-project hebben wij twijfels, niet alleen omwille van de gehanteerde verdeelsleutel. Zo wordt een aantal investeringen voor het GEN in Wallonië op de federale begroting verhaald.

Voorals Vlaanderen is vragende partij inzake spoorinvesteringen. De gehanteerde verdeelsleutel is echter nadelig voor Vlaanderen. Zo houdt men er geen rekening mee dat de zeehavens in Vlaanderen gelegen zijn.

Het Raadgevend Comité van de gebruikers brengt goede en realistische adviezen uit, maar de NMBS hecht er geen belang aan. Daarin komt helemaal geen verandering.

De veiligheid van het spoorvervoer blijft een prioriteit, maar men heeft te weinig aandacht voor het toenemend vandalisme en de agressie op de treinen. Dat heeft een negatieve invloed op de gebruikers en op het personeel.

Tot slot wil ik nog even wijzen op het staaltje van oude politieke cultuur bij de politieke benoemingen bij de NMBS. Hier zou men uitsluitend mensen moeten aantrekken op basis van bekwaamheid en niet omwille van hun politieke overtuiging. Intussen blijven de noodzakelijke hervormingen uit. Er is dus weer geen sprake van een trendbreuk. (*Applaus Vlaams Blok*)

01.27 Frieda Brepoels (VU&ID): Deze regering blijft qua mobiliteitsbeleid steken in de fase van het plannen maken: er worden geen fundamentele mobiliteitskeuzes gemaakt. Er werden te weinig middelen uitgetrokken en de beleidsdaden werden steeds maar uitgesteld. Ik illustreer dat met drie

attrayants d'autres moyens de transport, mais cette mesure ne produira aucun effet ou ne produira que des effets réduits. Il n'est pas question de réduire la déductibilité fiscale liée à l'usage de la voiture. Au demeurant, une augmentation du nombre d'usagers du rail engendre vite des problèmes. Et provoque la grogne parmi le personnel et les navetteurs.

Les investissements actuels dans les chemins de fer sont totalement insuffisants. Au cours des années précédentes, il en était déjà ainsi, du reste. Certains experts prétendent même qu'il faudrait en réalité investir 1 000 milliards pour organiser des transports ferroviaires convenables. Les propositions du gouvernement sont évidemment à cent lieues d'une telle politique. S'agissant du projet de RER, nous avons des doutes et pas seulement en raison de la clé de répartition utilisée. Nous déplorons, par exemple, qu'une série d'investissements pour le RER en Wallonie soient réalisés en puisant dans le budget fédéral.

C'est surtout la Flandre qui demande des investissements ferroviaires. Or, la clé de répartition en la matière comporte des inconvénients pour la Flandre. Ainsi, il n'est pas tenu compte du fait que les ports maritimes que compte la Belgique sont situés en Flandre.

Le comité consultatif des usagers rend des avis valables et réalistes, mais la SNCB n'en tient aucun compte. A cet égard, rien ne change.

La sécurité des transports ferroviaires demeure une priorité, mais le gouvernement ne prête pas suffisamment d'attention au vandalisme croissant ni aux agressions commises dans les trains. Ce phénomène exerce une influence néfaste sur les usagers et le personnel.

Enfin, je voudrais mettre en évidence un bel échantillon de vieille culture politique en évoquant les nominations politiques auxquelles il a été procédé à la SNCB, où l'on devrait justement recruter des gens en fonction de leur compétence et non de leur conviction politique. Entre-temps, les réformes nécessaires tardent à être mises en œuvre. Par conséquent, il n'y a pas de rupture de tendance. (*Applaudissements sur les bancs du Vlaams Blok*)

01.27 Frieda Brepoels (VU&ID): En ce qui concerne la politique en matière de mobilité, ce gouvernement ne dépasse guère le stade de la planification: aucun choix fondamental en matière de mobilité n'est opéré. Les moyens dégagés sont insuffisants et les actes de gestion effectifs sont

voorbeelden.

Er wordt gesproken van een nationaal mobiliteitsplan, waarvan het ontwerp medio 2001 klaar moet zijn, gevolgd door een ruime raadpleging. Kortom: in 2001 zal niets gebeuren en in 2002 zijn we één jaar vóór de verkiezingen. Welke minister durft dan nog fundamentele keuzes te maken?

Het verkeersveiligheidsplan is ondertussen al zes maanden oud! Wat zijn de resultaten van de overlegronde? Wat zijn de conclusies van de werkgroep rond het rijbewijs op punten en de koppeling van boetes aan het inkomen?

Ik lees in de begroting 2001 nauwelijks concrete maatregelen. Het is eerder een bundeling van losse ideeën zonder concrete timing of middelen. Dit is het zoveelste bewijs dat op federaal vlak geen degelijk verkeersbeleid meer mogelijk is. De Franstaligen staan elk kordaat en repressief verkeersbeleid in de weg: in Vlaanderen worden weer snelheids- en alcoholcontroles gehouden, bijna alle zones 30 situeren zich in Vlaanderen, de Franstaligen staan aarzelend tegenover onbemande camera's enzovoort. De minister houdt absoluut geen rekening met deze lokale verschillen. *(Onderbrekingen van minister Isabelle Durant)*

Ondertussen blijven de aantallen verkeersdoden onrustbarend stijgen: bijna 10400 op jaarbasis

België scoort slecht met 14,7 verkeersdoden per 100.000 inwoners tegenover Nederland met 6,8 en het Europees gemiddelde van 11,3! Een typisch staaltje van het huidige non-beleid is de dodehoekspiegel. De verplichte invoering hiervan zou heel wat verkeersdoden voorkomen en is niet duur. Het is echt hoog tijd dat de regering de koe bij de horens vat en werk maakt van concrete mobiliteitsmaatregelen als de alternatieve straffen, meer rijverbod, meer onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en een betere categorisering van de boetes.

Tot slot is er besluiteloosheid rond de NMBS. In een resolutie van 11 mei 2000 werd gevraagd dat de audits en controles van het Rekenhof op de NMBS aan het Parlement zouden worden bezorgd. Wanneer zal dat gebeuren? Wat wil de minister wijzigen aan de wet van 1991 op de autonome

sans cesse reportés. J'illustrerai mes propos par trois exemples.

On nous annonce un plan de mobilité national dont le projet sera achevé d'ici à la mi-2001 et qui sera ensuite soumis à une vaste consultation. En un mot: en 2001, aucune initiative concrète ne sera prise et, en 2002, nous serons à un an de la prochaine échéance électorale. Dans de telles circonstances, quel ministre oserait encore faire des choix fondamentaux ?

Dans l'intervalle, le plan de sécurité routière date déjà d'il y a six mois ! Quels sont les résultats de la concertation organisée à ce propos ? A quelles conclusions a abouti le groupe de travail chargé de préparer le permis à points et la liaison des amendes aux revenus des contrevenants?

Je ne trouve guère que quelques mesures concrètes dans le budget 2001. Il s'agit plutôt d'un recueil d'idées isolées qui ne font l'objet d'aucun calendrier et pour lesquelles il n'est pas prévu de moyens. Il s'agit de la énième preuve qu'il n'est plus possible de mener une politique des communications digne de ce nom au niveau fédéral. Les francophones s'opposent à toute mesure radicale ou répressive. Les contrôles de vitesse ou d'alcoolémie sont plus fréquentes en Flandre et presque toutes les zones 30 se situent dans cette partie du pays. En outre, les francophones sont réticents quant à l'installation des caméras automatiques, etc. La ministre ne tient absolument aucun compte de ces différences locales. *(Interruptions de la ministre Isabelle Durant)*

Entre-temps, le nombre de tués sur la route augmente dans une proportion inquiétante puisqu'on dénombre près de 1400 décès par an.

En Belgique, le nombre de tués sur la route est de 14, 7 par 100.000 habitants, ce qui est un très mauvais score si on le compare à celui des Pays-Bas, où il est de 6,8, et à la moyenne européenne qui est de 11,3. Le cas du rétroviseur qui permet de résoudre le problème de l'angle mort illustre à merveille l'absence d'une véritable politique. Si ce rétroviseur – qui n'est par ailleurs guère coûteux – était rendu obligatoire, le nombre de morts de la route régresserait fortement. Il est grand temps que le gouvernement se mette au travail et prenne des mesures concrètes dans le domaine de la mobilité. Je pense notamment à l'instauration de peines de substitution, à un recours plus fréquent à l'interdiction de conduire, au retrait immédiat du permis et à une meilleure catégorisation des amendes.

En fin de compte, nous nous heurtons à l'indécision

overheidsbedrijven? Wat zijn hier de knelpunten? Hoe wil zij het investeringsplan voor de volgende tien jaar en het derde beheerscontract onmiddellijk realiseren, indien zij tegelijkertijd het directiecomité en de raad van bestuur wil vervangen? Inzake het tweede beheerscontract zijn vrijwel voor alle opdrachten de termijnen verstreken, doch zonder resultaat. Hoe ver staat het daarmee? De minister wil een afspiegeling van de regeringssamenstelling in de beheersstructuren van de NMBS, maar haar enige zorg zou moeten zijn: een bekwame top die in staat is de concurrentiepositie van het spoor te verbeteren. Wij begrijpen niet dat zij vasthoudt aan de eenheid van de NMBS, terwijl men op Europees niveau meent dat het reizigers- en goederenvervoer beter apart wordt geëxploiteerd, dat ABX een zelfstandige maatschappij moet worden en dat de regionalisering van de NMBS nodig is om regionale spoorlijnen te creëren.

de la SNCB. Une résolution datée du 11 mai 2000 demandait que les audits et les contrôles auxquels la Cour des comptes soumet la SNCB soient transmis au Parlement. Quand sera-ce fait? Quelles modifications la ministre souhaite-t-elle apporter à la loi de 1991 relative aux entreprises publiques autonomes? Où se situent les difficultés? Comment le plan d'investissement pour les dix prochaines années et le troisième contrat de gestion pourraient-ils être concrétisés immédiatement, alors que la ministre souhaite procéder en même temps au remplacement du comité de direction et du conseil d'administration? En ce qui concerne le deuxième contrat de gestion, les délais de presque tous les marchés sont échus, sans résultats toutefois. Qu'advient-il de ce contrat? La ministre estime que la structure de gestion de la SNCB doit refléter la composition du gouvernement. Cependant, Mme Durant devrait se préoccuper de doter la SNCB d'une direction compétente, capable de rendre le rail plus compétitif. Nous comprenons que la ministre reste attachée à l'unicité de la SNCB, même si une scission est préconisée au niveau européen entre le trafic de voyageurs et le trafic de marchandises pour ce qui est de l'exploitation, de la transformation d'ABX en une société indépendante et de la régionalisation de la SNCB, jugée nécessaire pour l'aménagement de liaisons ferroviaires régionales.

01.28 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik wil het vooreerst over de NMBS hebben. De minister wil de wet van 1991 op de autonome overheidsbedrijven wijzigen. Ze heeft daar goede argumenten voor. Ik begrijp niet dat de oppositie zich tegen een politiek samengestelde raad van bestuur verzet. Dat is schijnheilig, want de politisering is nooit zo groot geweest als tijdens het CVP-PSC-bewind.

01.28 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Je souhaiterais, tout d'abord, aborder la question de la SNCB. La ministre a l'intention de modifier la loi de 1991 sur les entreprises publiques autonomes. Elle se fonde pour cela sur de bons arguments. Je ne comprends pas que l'opposition rejette l'idée d'une composition politique du conseil d'administration. L'opposition fait preuve d'hypocrisie car la politisation n'a jamais été aussi forte que sous les gouvernements CVP-PSC.

01.29 Frieda Brepoels (VU&ID): Wat vindt u van het feit dat de vakbonden in de raad van bestuur worden opgenomen?

01.29 Frieda Brepoels (VU&ID): Que pensez-vous de la présence des syndicats au conseil d'administration?

01.30 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Daarover kan worden gepraat.

01.30 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): C'est un sujet qui mérite d'être discuté.

01.31 Hugo Coveliers (VLD): Is het wel gezond dat vakbonden in de beheersstructuur worden opgenomen?

01.31 Hugo Coveliers (VLD): Est-il sein d'intégrer les syndicats dans les organes de direction?

01.32 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Vakbonden zijn heel belangrijk in elk bedrijf. Over vormen van medebeheer kan worden gepraat. Ik ben zelf vakbondsmilitant geweest en heb ter zake geen exclusieven.

01.32 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Les syndicats jouent un rôle très important au sein de chaque entreprise. Il est possible de discuter de formes de cogestion. J'ai moi-même été militant syndical et je n'exclus aucune possibilité en cette matière.

De raad van bestuur moet een weerspiegeling zijn van de diverse aandeelhouders. De directie daarentegen heeft een zuiver uitvoerende rol. We mogen beide organen niet met mekaar vermengen.

Het investeringsplan moet een onderdeel zijn van het NMBS-beheerscontract. Men moet de zaken niet op zijn kop zetten.

De investeringen voor het GEN lopen op tot 84,5 miljard over de volgende drie jaren. Dat is een serieuze inspanning, die absoluut op haar plaats is. Bovendien zijn er terecht engagementen voor de toekomst; dat is normaal voor een tienjarenplan. Of gaat de volgende regering de opties opnieuw terugschroeven? Met de CVP op kop?

01.33 Jos Ansoms (CVP): Wij beslisten in 1992 om de jaarlijkse investeringen op te trekken van 10 tot 15 miljard, in 1996 gingen we van 15 naar 25 miljard, maar u biedt de volgende regeringen tot 2010, terwijl u nu nauwelijks zelf extra investeert, amper 6 miljard.

01.34 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Wij gaan verder op het gebaande spoor.

01.35 Jos Ansoms (CVP): Als men de vooropgestelde doelstellingen in 2010 wil bereiken, moet men nu al investeren en dat niet aan de volgende regeringen overlaten.

01.36 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Wij investeren geleidelijk aan meer dan vroeger was vooropgesteld en ik geloof erin dat wij onze doelstellingen zullen realiseren.

Rond de luchthaven van Zaventem werd op 11 februari 2000 een globaal akkoord over de geluidsreductie met 30 procent afgesloten. Er wordt daartoe een onteigenings- en isolatiefonds opgericht en de controle op de luchtvaartsector zal toenemen. Wij wachten hieromtrent op de resultaten van de gevraagde externe studie. De verbeterde toegang van de luchthaven en de invoering van een informatiebureau voor de omwonenden van Zaventem zijn uitstekende initiatieven.

Mijn derde thema is dat van de verkeersveiligheid. Het blijft een bizar fenomeen: er vallen in ons land veel meer verkeersslachtoffers dan bijvoorbeeld drugdoden. Toch blijft er ter zake veel

Le conseil d'administration doit être le reflet de la diversité de l'actionnariat. En revanche, le rôle de la direction est purement exécutif. Ces deux organes doivent être clairement dissociés.

Le plan d'investissement doit constituer un volet du contrat de gestion de la SNCB. Il ne faut pas inverser l'ordre logique des choses.

Les investissements relatifs au RER s'élèvent à 84,5 milliards, répartis sur les trois prochaines années. Voilà qui constitue un effort important dont nul ne contestera la nécessité. Par ailleurs, des engagements ont été, à juste titre, pris pour l'avenir. Quoi de plus normal dans le cadre d'un plan décennal ? A moins que le prochain gouvernement - le CVP en tête - ne fasse à nouveau machine arrière !

01.33 Jos Ansoms (CVP): En 1992, nous avons décidé de porter les investissements annuels de 10 à 15 milliards. En 1996, nous sommes passés de 15 à 25 milliards. Vous, en revanche, vous engagez les prochains gouvernements jusqu'en 2010, alors que vous n'investissez que peu de moyens supplémentaires, 6 milliards à peine.

01.34 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Nous poursuivons sur la voie qui a été tracée.

01.35 Jos Ansoms (CVP): Si l'on veut atteindre les objectifs fixés pour 2010, il faut réaliser maintenant les investissements nécessaires et ne pas laisser aux gouvernements suivants le soin de le faire

01.36 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Nous investissons progressivement davantage que ce qui avait été prévu précédemment. Soyez assuré que nous réaliserons nos objectifs.

Le 11 février 2000, un accord global a été conclu au sujet d'une réduction de 30% des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem. Un fonds destiné à assurer les expropriations et les travaux d'isolation a été créé à cet effet et le contrôle de la navigation aérienne sera renforcé. A ce propos, nous attendons les résultats de l'étude externe qui a été demandée. L'amélioration de l'accès à l'aéroport et l'ouverture d'un bureau d'information à l'attention des riverains de Zaventem constituent d'excellentes initiatives.

Le troisième thème que j'aborderai concerne la sécurité routière. Un phénomène étrange subsiste. Ainsi, dans notre pays, un nombre beaucoup plus élevés de personnes perdent la vie dans des

onverschilligheid bestaan, ook bij parketmagistraten en politiemensen. Er blijven nog altijd heel wat taboes, alsof een kordaat en streng verkeersbeleid iets ontoelaatbaars is. Nochtans zijn strenge afdwingbare regels de beste preventie.

Ik vind dat de schuldvraag bij ongevallen dringend moet worden herzien. De gevolgen van het ongeluk moeten mee in aanmerking worden genomen.

01.37 Frieda Brepoels (VU&ID): Hoe interpreteert de heer Vanoost de enorme discrepantie met Nederland op het vlak van verkeersslachtoffers?

01.38 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Bij onze noorderburen werkt de overheid met een lange termijnvisie, die al jaren wordt verfijnd. Het plan-Mulder dateert van 1983 en werd gedurende een decennium voorbereid.

01.39 Hugo Coveliers (VLD): Zo'n lik-op-stukbeleid kan inderdaad vruchten afwerpen. Maar men kan moeilijk de strafmaat laten afhangen van de gevolgen die een overtreding toevallig heeft.

01.40 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): U kunt er toch niet buiten dat sommige kleine overtredingen grote onvoorziene gevolgen hebben. Die verantwoordelijkheidskwestie moet worden uitgeklaard, al heb ik niet meteen een pasklare oplossing in petto.

01.41 Hugo Coveliers (VLD): Ik begrijp uw redenering, maar u zet de deur open voor gevaarlijke excessen. De burgerlijke aansprakelijkheid is bedacht om dit soort zaken op te vangen.

01.42 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Repressieve maatregelen kunnen dergelijke overtredingen zeker doen afnemen.

01.43 Jos Ansoms (CVP): Over al deze ideeën liggen wetsvoorstellen klaar die onmiddellijk kunnen worden behandeld.

01.44 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ook wij verwachten dat er snel wetgevend werk komt. Wetgeving alleen is echter onvoldoende. De mentaliteit van de mensen moet worden gewijzigd: auto en trein moeten als louter vervoersmiddel

accidents de la route qu'à la suite de surdoses de drogues, par exemple.. Mais l'indifférence persiste, également parmi les magistrats du parquet et du personnel de police. De nombreux tabous subsistent, comme s'il était inacceptable de mener une politique ferme et sévère en matière de sécurité routière. Or, la prévention la plus efficace consiste à appliquer des règles dissuasives.

J'estime que la question relative à la culpabilité doit faire l'objet d'une réforme urgente. Il faut prendre en considération les conséquences d'un accident.

01.37 Frieda Brepoels (VU&ID): Comment M. Vanoost interprète-t-il l'importante différence qui existe entre notre pays et les Pays-Bas concernant le nombre de victimes de la route ?

01.38 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Chez nos voisins du nord, le gouvernement travaille sur la base d'une conception à long terme qui est affinée d'année en année. Le plan Mulder date de 1983 et a été élaboré tout au long d'une décennie.

01.39 Hugo Coveliers (VLD): Une politique de répression immédiate de ce type peut, en effet, porter ses fruits mais il est quand même difficile de fixer la peine en fonction des conséquences entraînées fortuitement par un accident.

01.40 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Il n'empêche que des infractions mineures peuvent entraîner des conséquences imprévues. La question de la responsabilité doit être clarifiée au plus vite, même si je n'ai pas de solution toute prête.

01.41 Hugo Coveliers (VLD): Je comprends votre raisonnement mais vous ouvrez la porte à de dangereux excès. La responsabilité civile joue dans ce genre d'affaires.

01.42 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Des mesures répressives sont certainement de nature à faire baisser le nombre de ces infractions.

01.43 Jos Ansoms (CVP): Toutes ces idées ont été traduites dans des propositions de loi qui pourraient être traitées immédiatement.

01.44 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Nous aussi, nous souhaitons qu'on légifère sans tarder. Toutefois, il ne suffit pas d'élaborer une législation. Il faut un changement de mentalité. Les gens doivent désormais considérer la voiture et le train

worden beschouwd. De auto houdt ook zekere risico's in, waarvan men zich nu te weinig bewust is. Inzake verkeersveiligheid is in België nog een lange weg af te leggen. De provinciegouverneur van Vlaams-Brabant de heer De Witte publiceerde onlangs een interessant boek: *"Het verkeer, die moordende minnaar"*.

comme de simples moyens de transport. L'usage de la voiture comporte lui aussi certains risques dont on est trop peu conscient aujourd'hui. En matière de sécurité routière, il reste beaucoup de progrès à faire en Belgique. Le gouverneur de la province de Brabant flamand, M. De Witte, a publié récemment un ouvrage intéressant : « Het verkeer, die moordende minnaar » (Le trafic, cet amant meurtrier).

01.45 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Ik wil het even hebben over de UMTS-licenties en de discussie over de normen. Het probleem is dat normen bij uitstek een conservatief effect hebben: eens vastgelegd zorgen ze voor een situatie waarbij elke evolutie wordt afgeremd. Normen zijn aan de andere kant van essentieel belang bij de *high tech*-apparatuur die ons omringt.

01.45 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Je voudrais évoquer la question des licences UMTS et les normes prises en considération. Ces normes ont? par définition un effet conservateur: une fois établies, elles induisent une situation qui freine toute évolution. Par ailleurs, ces normes revêtent une importance essentielle, eu égard à tous les appareillages de haute technicité qui nous entourent.

De vorige regering heeft inzake de UMTS-licenties de kat te lang uit de boom gekeken, zodat we nu niet op de eerste rij staan. De markt zelf geeft een verwarrende indruk, er bestaat nogal wat onvrede bij de operatoren. Men klaagt dat er een probleem is van beschikbare ruimte.

En ce qui concerne les licences UMTS, le gouvernement précédent est resté trop longtemps dans l'expectative, à telle enseigne que nous ne figurons actuellement pas en première ligne. Le marché même donne l'impression d'une grande confusion et la grogne s'est emparée des opérateurs qui déplorent le manque d'espace disponible.

01.46 Minister Rik Daems (*Nederlands*): Klagen doen de operatoren altijd, maar ik stel vast dat ze enorme resultaten boeken. Een licentie waarvoor ze 8 miljard neertelden is thans 50 miljard waard. Voor die prijs wil ik ook klagen.

01.46 Rik Daems, ministre (*en néerlandais*): Les opérateurs se plaignent toujours, mais je constate qu'ils enregistrent des résultats formidables. Une licence qu'ils ont acquise pour 8 milliards en vaut aujourd'hui 50. Moi aussi, quand je vois ça, je pourrais me plaindre.

01.47 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): De concurrentie is keihard, ook inzake de plaatsing van masten. Dat neemt niet weg dat het rendabele zaken kunnen zijn.

01.47 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): La concurrence est très âpre, y compris dans le domaine de l'installation des antennes. Il n'empêche que ces entreprises peuvent être rentables.

01.48 Minister Rik Daems (*Nederlands*): Via de *site sharing* is het probleem van de antennes opgelost. Het laat nieuwkomers toe voor een beperkte kostprijs een site te delen. De grootste kost ligt bij de oorspronkelijke plaats van de antenne. Door de *roaming* kan een nieuwkomer bovendien met 20 procent oppervlakte dekking voor de GSM van de derde generatie zeven jaar lang nationale *roaming* aanbieden en dat voor de GSM van de tweede generatie zelfs over heel het land. Wij staan achter die *site sharing* en *roaming* omdat er toch plaats genoeg is voor iedereen en omdat meer concurrentie leidt tot betere prijzen en kwaliteit voor de consument.

01.48 Rik Daems, ministre (*en néerlandais*): Le système du "site sharing" (partage du site) a permis de résoudre le problème des antennes. Il permet aux nouveaux venus de partager un site pour un coût modique. C'est celui qui place l'antenne en premier lieu qui doit supporter la plus grosse partie du coût. Et, grâce au système du « roaming », un nouveau venu peut en outre offrir un « roaming » national pendant sept ans pour les GSM de la troisième génération, et cela en couvrant 20 % de la superficie. Pour les GSM de la seconde génération, la couverture peut même s'étendre à l'ensemble du pays. Nous défendons ce « site sharing » et ce « roaming » parce qu'ils offrent de la place à tout le monde et parce qu'une plus grande concurrence débouche, pour les consommateurs,

Of dit alles ook een succesvolle veiling van de licenties met zich mee brengt, is daarom nog niet zeker. Ik heb zelf altijd de raming van de opbrengst vrij bescheiden gehouden: tussen de 40 en 60 miljard frank. Een tijdje geleden vond men dit veel te weinig, nu vindt men mij veel te optimistisch. Ik heb mijn mening ter zake nooit veranderd.

Normen hebben inderdaad een conservatief effect, zoals de heer Vanhoutte aangeeft. Maar in het dossier dat we nu bespreken, zijn de normen echt cruciaal, ook in Europees verband. Onze normen qua voltage zijn bij de allerstrengste van Europa, samen met Zwitserland! Als je tegen een ongeruste Belg kunt zeggen dat 42 volt veilig is, dat onze norm strenger is en dat de meting maar 0,01 aangeeft, is hij meteen gerustgesteld.

01.49 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Het internetproject van de overheid moet volwaardig worden uitgevoerd, ook als dat geld kost en als de mobilofonieveiling tegenvalt. Ik bedoel dat men voor interactiviteit moet kiezen.

01.50 Minister Rik Daems (Nederlands): De financiering van het *e-government* project hangt niet af van de UMTS-opbrengsten. We hebben sowieso 1 miljard frank klaar. Interactiviteit behoort dus zeker tot de mogelijkheden. Bij een tegenvallend resultaat van de UMTS-veiling zullen we binnen de regering opnieuw moeten praten.

01.51 Jos Ansoms (CVP): Dat is een belangrijke verklaring, want vorige week zei minister Durant dat zo'n tegenvaller de NMBS-investeringen niet negatief zou beïnvloeden.

01.52 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er is een precies engagement van de regering: het geld komt onder meer van de UMTS-licenties, maar niet alleen daarvan.

01.53 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Ik hoop dat de domeinnaam *Daems.be* vorige week niet in Nederlandse handen gevallen is. (*Glimlachjes*)

01.54 Minister Rik Daems (Nederlands): Ik bezit

sur une baisse des prix et sur une amélioration de la qualité des services.

Pour autant, il n'est pas certain que tous ces éléments feront de la vente aux enchères des licences un succès. Personnellement, je m'en suis toujours tenu à une hypothèse basse s'agissant des recettes de cette vente : entre 40 et 60 milliards de francs. Il y a quelque temps, d'aucuns estimaient que c'était beaucoup trop peu. Aujourd'hui, on me reproche un optimisme excessif. Je n'ai jamais changé d'avis en cette matière.

Les normes produisent effectivement un effet conservateur, comme le souligne M. Vanhoutte. Mais dans le dossier que nous examinons aujourd'hui, les normes sont vraiment cruciales, également à l'échelon européen. En termes de voltage, nos normes comptent parmi les plus strictes d'Europe et sont en cela comparables aux normes suisses ! Dites à un citoyen belge, préoccupé par cette problématique, que 42 volts représentent un niveau absolument sûr, que la norme en vigueur en Belgique est encore plus stricte et que les mesures effectuées n'indiquent que 0,01, il sera tout de suite réconforté.

01.49 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): Même si la vente aux enchères des licences de mobilophonie ne génère pas les recettes escomptées, le projet internet voulu par les pouvoirs publics doit être entièrement réalisé, s'il en coûte de l'argent.

01.50 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Le projet de *e-government* ne sera pas financé par les recettes de la vente des licences UMTS. Puisque nous avons déjà réservé un milliard pour ce projet, il sera possible d'assurer l'interactivité. Si la vente aux enchères des licences UMTS se solde par un échec, le gouvernement devra reconsidérer le projet.

01.51 Jos Ansoms (CVP): C'est une déclaration importante car, la semaine dernière, la ministre Durant a affirmé qu'un tel contretemps n'aurait pas d'effet négatif sur les investissements de la SNCB.

01.52 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Le gouvernement a pris un engagement précis: les fonds proviendront, entre autres, des licences UMTS mais pas uniquement.

01.53 Peter Vanhoutte (AGALEV-ECOLO): J'espère que le nom du domaine *Daems.be* n'est pas tombé aux mains des Néerlandais. (*Sourires*)

01.54 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Je le

deze al meer dan vier jaar.

01.55 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik ben blij te horen hoeveel men van de groenen verwachtte. Dat is een stimulans. Alleen al de eerste maanden van 2000 steeg het reizigersaantal bij de NMBS met 4 procent zonder speciale maatregelen. Vijftig procent op 10 jaar moet dus kunnen.

01.56 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Doet men iets inzake het dat stijgend reizigersaantal? Men heeft overvolle treinen en laat de mensen rechtstaan.

01.57 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Er is een capaciteitsprobleem, vooral gedurende de spitsuren. Daarom kan men voorlopig niet tegen een preferentieel tarief reizen tijdens de spits. Dat moet beteren, onder andere door het inzetten van dubbeldektreinen.

De heer Ansoms heeft het over de investeringen in deze legislatuur. Zo kunnen we ook nagaan hoeveel per dag wordt geïnvesteerd, of per uur! De NMBS vraagt 574 miljard voor het investeringsplan en krijgt er 551, dat is een verschil van 23 miljard. Het gaat er niet om wie de grootste inspanning deed.

De middelen zullen progressief worden ingezet, volgens een bepaald tijdschema. Inzake de UMTS-licenties hebben we al geantwoord.

Particuliere investeerders in het GEN zijn inderdaad moeilijk te vinden, gezien het exploitatiedeficit. Voor bepaalde terreinen, zoals rollend materieel of stations is een partnerschap echter wel mogelijk.

De onderhandelingen met Nederland over de IJzeren Rijn zijn niet zo gemakkelijk. Het *memorandum of understanding* van maart 2000 geldt nog steeds. We wachten op het MER, dat in maart 2001 klaar zal zijn.

Ik dacht dat de discussie ging over de begroting, maar ik heb veel gehoord over het standpunt van de groenen over de HST. De HST moet er komen zonder het binnenlands verkeer te benadelen. De NMBS kan betalen in cash, dat heeft geen gevolgen voor het binnenlands treinverkeer.

détiens depuis plus de quatre ans.

01.55 **Isabelle Durant**, ministre: Je me félicite d'apprendre que l'on attendait beaucoup des verts. C'est stimulant. Rien qu'au cours des premiers mois de l'an 2000, le nombre de voyageurs de la SNCB a augmenté de 4%, sans qu'on ait pris des mesures particulières. Il doit, dès lors, être possible d'obtenir une augmentation de 50% en dix ans.

01.56 **Frieda Brepoels** (VU&ID): On ne prend aucune mesure pour faire face au nombre croissant de voyageurs. Les trains sont bondés et les passagers doivent rester debout.

01.57 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Nous sommes aux prises avec un problème de capacité, en particulier pendant les heures de pointe. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons accorder, pour l'instant, de tarif préférentiel pendant les heures de pointe. Il faut améliorer cette situation, notamment en mettant en service des trains à étage.

M. Ansoms parle des investissements réalisés au cours de cette législature. Dans le même ordre d'idées, nous pourrions également vérifier les montants investis par jour, voire par heure. La SNCB réclamait 574 milliards pour son plan d'investissement et n'en obtient que 451, soit 23 milliards de moins. Il ne s'agit pas de déterminer qui a consenti le plus gros effort.

Les moyens seront affectés progressivement, en respectant un certain calendrier.

Nous avons déjà répondu aux questions relatives aux licences UMTS. En raison du déficit d'exploitation, les particuliers disposés à investir dans le RER sont rares. Pour certains aspects, comme le matériel roulant ou les gares, des partenariats sont néanmoins possibles.

Les négociations belgo-néerlandaises relatives au Rhin de Fer sont parfois ardues. Le *Memorandum of understanding* de mars 2000 est toujours d'application. Nous attendons l'étude d'incidence sur l'environnement, qui doit être prête pour mars 2001.

Alors que je pensais que nous étions en train d'examiner le budget, j'ai beaucoup entendu parler de l'attitude des verts à l'égard du TGV. Celui-ci doit trouver sa place dans notre paysage ferroviaire sans léser le trafic intérieur. Ce dernier n'est en rien affecté par le fait que la SNCB puisse payer au comptant.

Zes frank per kilometer belastingaftrek voor het woon-werkverkeer is een beperkte maatregel, maar wie een combinatie maakt tussen twee modi kan hier wel voordeel uit halen. Dit is een belangrijke beslissing, die ook een signaal moet geven. De aftrek voor de auto wordt niet meer verhoogd, maar wel uitgebreid tot alle modi.

Veel bedrijven hebben een bedrijfsvervoerplan. De regering wil samenwerken met de bedrijven en de vakbonden om te zoeken naar de beste projecten. Ik wil alle initiatieven in de bedrijven steunen, maar het heeft geen zin om één maatregel op te leggen voor alle ondernemingen, die immers erg verschillend zijn. Een fiscale steun voor bedrijven die een plan maken kan een goede maatregel zijn. De gegevens worden opgenomen in een databank die voor iedereen toegankelijk is.

Ik kom tot de vragen van mevrouw Brepoels, die meent dat er geen trendbreuk is inzake mobiliteit. Mobiliteit is een verdeelde bevoegdheid. Europees en federaal overleg en overleg met de gewesten is nodig.

Ik heb nooit gezegd dat het plan van juli 2000 inzake verkeersveiligheid een detailplan was. Wel ging het, voor het eerst, om een globaal plan met zowel preventie, controle als bestraffing. Het plan omvatte de krachtlijnen en doelstellingen. Met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken wordt over de nadere regels onderhandeld. Met de bevoegde organisaties wordt nagegaan welke maatregelen prioritair zijn. Ik meen dat zowel de Waalse als Vlaamse overheid hun verantwoordelijkheid inzake verkeersveiligheid moeten opnemen.

Ik overleg op dit ogenblik met de sector in verband met het probleem van de dode hoek. Ik zal daarnaast aandacht hebben voor Europese initiatieven op dit vlak.

De tekst van de privé-audit over de NMBS is beschikbaar voor de leden van de commissie.

Het bijvoegsel bij het beheerscontract kan ik toelichten in de commissie. Het is de basis van het derde beheerscontract.

La déduction fiscale de 6 francs au kilomètre pour le trajet entre le domicile et le lieu de travail n'est pas spectaculaire mais la combinaison entre deux modes de transport peut se révéler profitable. Le gouvernement a pris là une décision importante qui, en outre, présente une valeur symbolique. Les possibilités de déduction des frais de voiture ne sont pas augmentées mais élargies à l'ensemble des modes de transport.

De nombreuses entreprises ont élaboré un plan de transport. Le gouvernement entend coopérer avec ces dernières et avec les syndicats afin d'optimiser la qualité des projets. Je suis disposée à soutenir toutes les initiatives prises à ce propos au sein des entreprises mais leur diversité rendrait toute mesure linéaire inapplicable. L'octroi d'une aide fiscale aux entreprises élaborant un plan de transport me semble être une bonne mesure. Les données relatives à cette matière sont conservées dans une banque de données accessible à tous.

J'en arrive aux questions posées par Mme Brepoels, qui estime qu'il n'y a pas eu de changement de cap en matière de mobilité. Ce domaine ressortit à la compétence de différents organes. Il est nécessaire d'organiser une concertation aux niveaux européen, fédéral et régional.

Je n'ai jamais dit que le plan du mois de juillet 2001 concernant la sécurité routière était détaillé. Il s'agissait principalement d'un plan global comprenant différents volets axés sur la prévention, le contrôle et la pénalisation. Ce plan traçait les lignes directrices et décrivait les objectifs. Je dois encore mener des négociations avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur au sujet de règles plus précises. En collaboration avec les organisations compétentes, nous déterminons les mesures prioritaires. A mon estime, les aurotités wallonnes et flamandes doivent prendre leurs responsabilités en matière de sécurité routière.

Je suis actuellement en concertation avec le secteur du transport routier pour examiner le problème de l'angle mort. En outre, je serai attentive aux initiatives prises au niveau européen à ce sujet.

Le texte de l'audit privé sur la SNCB sera fourni aux membres de la commission.

Quant à l'avenant au contrat de gestion, je pourrai vous fournir des précisions en commission. C'est la base du troisième contrat de gestion.

Ik ben geen voorstander van de regionalisering van de NMBS. Overleg is wel belangrijk. Een juridische uniciteit wil niet zeggen dat er niet meer steun kan gaan naar goederen.

Je ne suis pas partisane de la régionalisation de la SNCB. Cela dit, il est important de se concerter. L'unicité juridique n'empêche pas l'octroi d'une aide plus importante pour le transport des marchandises.

De vergadering is gesloten.

La séance est levée.

De vergadering wordt gesloten om 23.22 uur.

La séance est levée à 23.22 heures.