



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—————  
**Integraal verslag  
van de interpellaties en  
de vragen**

—————  
**Commissie voor de Financiën en de  
Algemene Zaken,**

**belast met de Begroting, de Externe  
Betrekkingen, de Ontwikkelings-  
samenwerking, het Openbaar Ambt en het  
Wetenschappelijk Onderzoek**

—————  
**VERGADERING VAN  
MAANDAG 6 MAART 2017**

**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—————  
**Compte rendu intégral  
des interpellations et  
des questions**

—————  
**Commission des Finances et des  
Affaires générales,**

**chargée du Budget, des Relations  
extérieures, de la Coopération au  
développement, de la Fonction publique et  
de la Recherche scientifique**

—————  
**RÉUNION DU  
LUNDI 6 MARS 2017**

---

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

**INHOUD****INTERPELLATIE** 7

Interpellatie van de heer Olivier de Clippele 7

tot de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

en tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de toekomst van het transatlantisch vrijhandelsverdrag".

Bespreking – Sprekers: 9

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)  
De heer Jef Van Damme (sp.a)  
De heer Stefan Cornelis (Open Vld)  
De heer Guy Vanhengel, minister  
De heer Olivier de Clippele (MR)

**MONDELINGE VRAAG** 11

Mondelinge vraag van de heer André du Bus de Warnaffe 11

aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk

**SOMMAIRE****INTERPELLATION** 7

Interpellation de M. Olivier de Clippele 7

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

et à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

concernant "l'avenir du partenariat transatlantique de libre-échange".

Discussion – Orateurs : 9

Mme Zoé Genot (Ecolo)  
M. Jef Van Damme (sp.a)  
M. Stefan Cornelis (Open Vld)  
M. Guy Vanhengel, ministre  
M. Olivier de Clippele (MR)

**QUESTION ORALE** 11Question orale de M. André du Bus de 11  
Warnaffe

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction

Onderzoek en Openbare Netheid,		publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,	
en aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,		et à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,	
betreffende "het Transatlantisch Vrijhandelsakkoord CETA".		concernant "le CETA, l'accord de libre-échange transatlantique".	
INTERPELLATIES	15	INTERPELLATIONS	15
Interpellatie van mevrouw Liesbet Dhaene	15	Interpellation de Mme Liesbet Dhaene	15
tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,		à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,	
betreffende "de vergroening van de fiscaliteit van de leasingwagens".		concernant "le verdissement de la fiscalité des voitures en location-vente (leasing)".	
Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	15	Interpellation jointe de M. Paul Delva,	15
betreffende "de fiscale stimuli voor de aankoop van elektrische voertuigen".		concernant "les incitants fiscaux à l'achat de véhicules électriques".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	19	Discussion conjointe – Orateurs :	19
Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) Mevrouw Simone Susskind (PS) De heer Jef Van Damme (sp.a) De heer Guy Vanhengel, minister Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA) De heer Paul Delva (CD&V)		Mme Zoé Genot (Ecolo) Mme Simone Susskind (PS) M. Jef Van Damme (sp.a) M. Guy Vanhengel, ministre Mme Liesbet Dhaene (N-VA) M. Paul Delva (CD&V)	
MONDELINGE VRAAG	31	QUESTION ORALE	31
Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	31	Question orale de M. Paul Delva	31
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president		à M. Rudi Vervoort, ministre-président du	

van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid,

en aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de nieuwe zetel van het Europees Geneesmiddelenbureau (EMA)".

INTERPELLATIE 36

Interpellatie van de heer Julien Uyttendaele 36

tot mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "de besluiten van het Overlegcomité over de federale projecten inzake wetenschapsbeleid".

MONDELINGE VRAAG 36

Mondelinge vraag van de heer Ahmed El Ktibi 36

aan mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,

betreffende "het Gewestelijk Innovatieplan en het Next Tech-plan".

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

et à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement,

concernant "le nouveau siège de l'Agence européenne des médicaments (EMA)".

INTERPELLATION 36

Interpellation de M. Julien Uyttendaele 36

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "les conclusions du Comité de concertation sur les projets fédéraux en matière de politique scientifique".

QUESTION ORALE 36

Question orale de M. Ahmed El Ktibi 36

à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,

concernant "le Plan régional d'innovation et le Plan Next Tech".

INTERPELLATIE	40	INTERPELLATION	40
Interpellatie van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	40	Interpellation de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	40
tot mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Openbare Netheid, Vuilnisophaling en -verwerking, Wetenschappelijk Onderzoek, Gemeentelijke Sportinfrastructuur en Openbaar Ambt,		à Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Propreté publique et de la Collecte et du Traitement des déchets, de la Recherche scientifique, des Infrastructures sportives communales et de la Fonction publique,	
betreffende "het gebruik van uitzendarbeid in het openbaar ambt".		concernant "le recours au travail intérimaire dans la fonction publique".	
Bespreking – Sprekers:	43	Discussion – Orateurs :	43
De heer Emmanuel De Bock (DéFI) Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)		M. Emmanuel De Bock (DéFI) Mme Zoé Genot (Ecolo) Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)	

*Voorzitterschap: de heer Charles Picqué, voorzitter.  
Présidence : M. Charles Picqué, président.*

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer de Clippele.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER OLIVIER DE CLIPPELE

TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,

EN TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de toekomst van het transatlantisch vrijhandelsverdrag".

**De voorzitter.**- Minister Guy Vanhengel zal de interpellatie beantwoorden.

De heer de Clippele heeft het woord.

**De heer Olivier de Clippele (MR)** *(in het Frans).*- *We hebben het al eerder gehad over de onderhandelingen inzake het Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP), een handelsverdrag dat daadwerkelijk kan bijdragen tot de heropleving van de Europese economie en de versterking van de economische macht van Europa. Het moge duidelijk zijn wat mijn*

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. de Clippele.

### INTERPELLATION DE M. OLIVIER DE CLIPPELE

À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,

ET À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'avenir du partenariat transatlantique de libre-échange".

**M. le président.**- Le ministre Guy Vanhengel répondra à l'interpellation.

La parole est à M. de Clippele.

**M. Olivier de Clippele (MR).**- Nous avons déjà eu l'occasion de débattre des négociations concernant le partenariat transatlantique de libre-échange (TTIP), un accord commercial pouvant véritablement participer à la relance économique européenne et consolider la position de puissance commerciale mondiale de notre continent. Vous voyez d'emblée quelle est ma position dans ce

*standpunt daarover is.*

*De onderhandelingen die in 2013 van start gingen, verliepen moeizaam, maar dat is de prijs voor een degelijk en evenwichtig akkoord. We weten dat de onderhandelaars het akkoord rond wilden krijgen voor het einde van het presidentschap van Obama om moeilijkheden met de nieuwe regering te voorkomen.*

*In het licht van de protectionistische maatregelen die de nieuwe Amerikaanse president Trump aankondigde, vrezen sommigen dat de onderhandelingen over het TTIP niet worden voortgezet. De eerste belangrijke economische beslissing van Donald Trump was immers de terugtrekking van de Verenigde Staten uit het Transpacific Partnership (TPP).*

*Donald Trump vindt dat dergelijke handelsverdragen de verhuizing van economische activiteit naar lageloonlanden in de hand werken. Hij werd verkozen met de belofte werkgelegenheid terug te halen naar de Verenigde Staten en is van plan om nog veel meer te doen. Hij beloofde ook nieuwe onderhandelingen over het North American Free Trade Agreement (Nafta) tussen de Verenigde Staten, Mexico en Canada omdat dat verdrag de teloorgang van de industrie in de Verenigde Staten zou hebben veroorzaakt.*

*Ik overdrijf niet als ik zeg dat de toekomst van het TTIP onzeker is, zeker nu de nieuwe Amerikaanse regering de voorkeur geeft aan een bilateraal akkoord met het Verenigd Koninkrijk om de Brexit tot een succes te maken.*

*De Brexit moet nog worden gerealiseerd. Daardoor kan het Verenigd Koninkrijk nog geen vrijhandelsakkoord ten nadele van Europa afsluiten met de Verenigde Staten. Toch mogen we de risico's voor de voortzetting van de TTIP-onderhandelingen niet onderschatten.*

*Hoe zit het met het interne Belgische overleg over het TTIP? Wat is het standpunt van de Brusselse regering na de presidentswissel in de Verenigde Staten? Welke conclusies trekken de onderhandelaars van het Brussels Gewest? Zijn er nieuwe afspraken gemaakt in verband met de onderhandelingen? Bent u op de hoogte van de planning?*

débat.

Les pourparlers engagés depuis 2013 ont été pour le moins laborieux, mais il s'agit certainement du prix à payer pour parvenir à un accord de haute qualité et équilibré. Nous le savons, la volonté initiale des négociateurs était de conclure avant la fin du mandat de M. Obama, afin d'éviter les difficultés liées à l'arrivée d'une nouvelle administration.

Depuis l'investiture du nouveau président, Donald Trump, d'aucuns craignent pour la poursuite des négociations en raison des mesures protectionnistes annoncées. Rappelons à cet égard que la première grande décision économique de Donald Trump fut le retrait des États-Unis du partenariat transpacifique (TPP), qui est un partenariat entre les États-Unis et onze pays de la région Asie-Pacifique. Il l'a qualifié "d'accord horrible", ajoutant : "Il ne nous apportera que des ennuis". Ce TPP est toujours dans l'attente d'une ratification au Congrès.

Le nouveau président estime que les traités de ce type sont de nature à accélérer les délocalisations. M. Trump a été élu sur la promesse de ramener des emplois sur le sol américain et il ne compte pas en rester là. Il a également promis de renégocier l'Accord de libre-échange nord-américain (Aléna) entre les États-Unis, le Mexique et le Canada, l'accusant de précipiter la désindustrialisation des États-Unis.

Aussi, il n'est pas exagéré d'affirmer que l'avenir du TTIP est quelque peu incertain. Cette crainte est d'autant plus légitime que la nouvelle administration américaine en place a d'ores et déjà marqué sa volonté de privilégier un accord bilatéral avec le Royaume-Uni, afin de faire de Brexit un véritable succès. La visite de la Première ministre britannique au président nouvellement installé tend à confirmer ce propos.

Certes, le Brexit n'est pas encore concrétisé. Par conséquent, le Royaume-Uni ne sera pas en mesure de conclure dès demain un accord de libre-échange avec les États-Unis au détriment de l'Europe. Cependant, nous ne pouvons nier les risques qui planent sur les poursuites des négociations du TTIP.

Qu'en est-il des récentes concertations intrabelges



*Bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Genot heeft het woord.

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Tijdens het debat over het TTIP heeft het parlement een resolutie aangenomen om een aantal bakens uit te zetten. Welk gevolg is er aan die resolutie gegeven?*

**De voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Ik ben niet helemaal akkoord met het betoog van mijn collega. Het lijkt me beter om de vragen van de heer du Bus de Warnaffe en de heer de Clippele te koppelen, omdat ze over hetzelfde onderwerp gaan. Mijn partij beschouwt beide verdragen immers niet als aparte verdragen, want ze vertonen heel wat gemeenschappelijke kenmerken. Ik denk onder meer aan de clausule die een specifiek rechtssysteem creëert voor multinationals, aan het gebrek aan transparantie bij het beslissingsproces en aan het risico van afbraak van de consumenten- en milieubescherming. Kortom, CETA en TTIP zijn bijzonder nauw met elkaar verweven en moeten dan ook als een geheel worden beschouwd.

De sp.a verzet zich tegen beide verdragen, omdat ze de oude manier om aan vrijhandel te doen bestendigen. Dat willen we niet meer.

*Discussion*

sur ce dossier ? Quelle attitude le gouvernement bruxellois adopte-t-il depuis les derniers changements intervenus ? Qu'en est-il des éventuelles conclusions de la cellule de négociation créée en Région bruxelloise ? Pouvez-vous nous détailler l'état actuel des pourparlers ? Avez-vous connaissance du nouveau calendrier des négociations ?

**M. le président.**- La parole est à Mme Genot.

**Mme Zoé Genot (Ecolo).**- Plusieurs collègues sont encore prêts à s'exprimer sur ce sujet, même s'il est vrai que la situation est moins critique qu'elle a pu l'être par le passé. Lors des discussions que nous avons eues sur le TTIP, les interventions avaient été nettement plus nombreuses et nous étions parvenus à voter une résolution apportant un certain nombre de balises au traité en cours de négociation.

J'aimerais donc savoir s'il y a des avancées relatives au travail entamé par le parlement bruxellois. Qu'en est-il précisément de ces balises qu'il avait demandées en la matière ?

**M. le président.**- La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (sp.a)** *(en néerlandais).*- *Je ne suis pas totalement d'accord avec l'intervention de mon collègue. À mon sens, il est préférable de joindre les questions de MM. du Bus de Warnaffe et de Clippele, qui portent sur le même sujet. Mon groupe considère en effet que les deux traités ont de nombreuses caractéristiques communes.*

*Le sp.a s'oppose à ces deux textes, parce qu'ils perpétuent l'ancienne manière de pratiquer le libre-échange, dont nous ne voulons plus.*

*Malgré le vote récent sur le CETA au Parlement européen, que nous déplorons, le débat a quelque peu perdu de son actualité. Nos questions n'en demeurent pas moins tout aussi actuelles et légitimes qu'il y a quelques mois.*

Ondanks de recente stemming over het CETA-verdrag in het Europees Parlement, die we betreuren, is het debat nu misschien iets minder actueel. Onze vragen blijven echter nog altijd even actueel en legitiem als enkele maanden geleden.

**De voorzitter.**- De heer Cornelis heeft het woord.

**De heer Stefan Cornelis (Open Vld).**- Het debat is inderdaad minder dringend. Ik ben alleszins nieuwsgierig naar het standpunt dat de Europese Unie zal innemen. Gelet op de tijdsgeest is het meer dan ooit belangrijk om met Canada een goed vrijhandelsakkoord te sluiten en daar moeten we strategisch bij te werk gaan.

**De voorzitter.**- De heer Vanhengel heeft het woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Wat het verdrag met Canada betreft, hebben we twee weken geleden reeds een aantal vragen beantwoord.

*(verder in het Frans)*

*De onderhandelingen over het trans-Atlantisch vrijhandelsakkoord TTIP liggen stil. We wachten op het standpunt van de nieuwe Amerikaanse regering, maar het is weinig waarschijnlijk dat de onderhandelingen op korte of middellange termijn worden voortgezet.*

*Er heeft dus ook geen overleg op Belgisch en Brussels niveau meer plaatsgehad.*

**De voorzitter.**- De heer de Clippele heeft het woord.

**De heer Olivier de Clippele (MR)** *(in het Frans).*- *Ik verwachtte dat antwoord.*

*De brexit is een belangrijk nieuw gegeven. De nieuwe Amerikaanse president heeft aangekondigd dat hij de banden met het Verenigd Koninkrijk wil versterken. Volgens hem zal de brexit tot een verzwakking van Europa leiden en zullen nog meer lidstaten de Europese Unie*

**M. le président.**- La parole est à M. Cornelis.

**M. Stefan Cornelis (Open Vld)** *(en néerlandais).*- *Le débat est effectivement moins urgent. Je n'en demeure pas moins curieux de connaître la position qui sera adoptée par l'Union européenne. Dans l'état d'esprit actuel, il importe plus que jamais de conclure un bon accord de libre-échange avec le Canada.*

**M. le président.**- La parole est à M. Vanhengel.

**M. Guy Vanhengel, ministre** *(en néerlandais).*- *Nous avons déjà répondu il y a deux semaines à une série de questions sur le traité avec le Canada.*

*(poursuivant en français)*

Concernant l'avenir du partenariat transatlantique de libre-échange, je peux être clair et bref : les négociations sont à l'arrêt. Nous attendons la position de la nouvelle administration américaine mais, vu le contexte actuel, il y a peu de chances que les négociations soient relancées à court ou même à moyen terme.

Il n'y a donc plus de concertation intrabelge, ni de concertation au niveau bruxellois. Tant que nous ne disposerons pas de nouveaux éléments en provenance des États-Unis, rien ne bougera.

**M. le président.**- La parole est à M. de Clippele.

**M. Olivier de Clippele (MR).**- Je m'attendais à cette réponse, qui est très claire.

Un aspect doit tout de même nous intéresser en particulier. Je sais que vous ne serez impliqué dans les négociations autour du Brexit que par personnes interposées, mais elles sont importantes pour Bruxelles, capitale de l'Europe.

*verlaten. Als hoofdstad van Europa moeten we dit debat van nabij volgen.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Genot heeft het woord.

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Heel wat Amerikaanse bedrijven hebben dochterondernemingen in Canada. Nu het TTIP er niet komt, moeten we voorkomen dat die bedrijven het CETA gebruiken voor hun export naar Europa. Het is belangrijk dat de bakens die we hebben vastgesteld, worden gerespecteerd.*

**De voorzitter.**- De heer Cornelis heeft het woord.

**De heer Stefan Cornelis (Open Vld).**- Wanneer ik die opmerkingen hoor, rijzen de haren mij te berge en begin ik net als de heer de Clippele te denken dat sommigen hetzelfde beleid willen voeren als de heer Trump.

*- Het incident is gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer du Bus de Warnaffe.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT,  
MINISTER-PRESIDENT VAN DE**

Comme l'on parle tantôt d'un affaiblissement de l'Europe, à l'instar du nouveau président américain, tantôt de la consolidation des relations de ce dernier avec le pays qui veut quitter l'Union et annonce le départ d'autres États membres, en tant que Bruxellois, nous devons suivre ce débat de près.

Je ne doute d'ailleurs pas que vous le faites. Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler.

**M. le président.**- La parole est à Mme Genot.

**Mme Zoé Genot (Ecolo).**- Comme énormément d'entreprises américaines ont des succursales au Canada, il est important d'être attentif au CETA.

Dès lors qu'il n'y aura pas de TTIP, ces entreprises pourraient être tentées d'utiliser le vecteur du CETA pour leurs exportations. Il est donc essentiel que les balises que nous avons définies soient respectées, puisque les négociations sur le CETA, elles, continuent.

**M. le président.**- La parole est à M. Cornelis.

**M. Stefan Cornelis (Open Vld)** *(en néerlandais).*- *Je suis horripilé par ce type de remarques qui me font penser, comme M. de Clippele, que certains aimeraient mener la même politique que M. Trump.*

*- L'incident est clos.*

## QUESTION ORALE

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle la question orale de M. du Bus de Warnaffe.

### QUESTION ORALE DE M. ANDRÉ DU BUS DE WARNAFFE

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE**

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET  
PLAATSELIJKE BESTUREN,  
TERRITORIALE ONTWIKKELING,  
STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN  
EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-  
AANGELEGENHEDEN, TOERISME,  
OPENBAAR AMBT, WETENSCHAP-  
PELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE  
NETHEID,**

**EN AAN DE HEER GUY VANHENGEL,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BE-  
LAST MET FINANCIËN, BEGROTING,  
EXTERNE BETREKKINGEN EN  
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "het Transatlantisch  
Vrijhandelsakkoord CETA".**

**De voorzitter.-** Minister Guy Vanhengel zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).-** *Op woensdag 15 februari 2017 gaf het Europees Parlement zijn fiat voor het CETA, het vrijhandelsakkoord van de Europese Unie en Canada. Het zal echter pas helemaal van kracht worden nadat ook 38 nationale en gewestelijke parlementen het hebben geratificeerd.*

*Tot dan zou zo'n 85% van het akkoord voorlopig van kracht zijn. Klopt dat? Kunt u ons de precieze datum van de voorlopige inwerkingtreding meedelen? Welke materies vallen onder de voorlopige toepassing? Welke hoofdstukken treden niet in werking? Zullen er voorlopige privérechtbanken worden opgericht die zich met arbitrage bezighouden?*

*De strijd tegen het CETA heeft ertoe geleid dat België het Hof van Justitie van de Europese Unie kan verzoeken om na te gaan of zulke arbitragerechtbanken ingaan tegen de Europese verdragen. Tot nu heeft de Belgische regering daar echter nog niet om gevraagd, hoewel de federale regering in december jongstleden beloofde om er werk van te maken. Wat is de*

**LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS  
LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT  
TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE  
LA VILLE, DES MONUMENTS ET  
SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES,  
DU TOURISME, DE LA FONCTION  
PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE  
SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ  
PUBLIQUE,**

**ET À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE  
DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ  
DES FINANCES, DU BUDGET, DES  
RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA  
COOPÉRATION AU DÉVELOPPE-  
MENT,**

**concernant "le CETA, l'accord de libre-  
échange transatlantique".**

**M. le président.-** Le ministre Guy Vanhengel répondra à la question orale.

La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).-** Je ne vais pas introduire mon intervention en rappelant les enjeux de ce traité transatlantique. Nous ne les connaissons que trop bien, puisqu'il a fait l'objet de moult discussions en commission et en séance plénière.

Le mercredi 15 février 2017, le Parlement européen a approuvé, par 408 voix pour, 254 contre et 33 abstentions, l'accord de ce traité de libre-échange entre l'Union européenne et le Canada, appelé plus communément CETA. Je tiens toutefois à rappeler que pour entrer pleinement en vigueur, le CETA devra être ratifié par l'ensemble des parlements nationaux et régionaux, soit un total de 38 parlements.

Depuis le vote au Parlement européen de ce mercredi 15 février, l'accord de libre-échange peut entrer en vigueur, mais de façon provisoire. Il semblerait que cela concerne 85% du traité. Pouvez-vous nous le confirmer? Pouvez-vous nous indiquer la date exacte de la mise en application provisoire du traité?

*huidige stand van zaken? Welke stappen heeft het gewest gezet? Welke hindernissen weerhouden de Belgische staat er eventueel van om dat advies in te winnen?*

**De voorzitter.-** De heer Vanhengel heeft het woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister** (in het Frans).- *In de eerste plaats verwijs ik naar mijn antwoord van 17 februari op een vraag van de heer Fassi-Fihri.*

*Het verdrag wordt voorlopig van kracht in april, maar een heel precieze datum heb ik niet omdat Canada nog een aantal stappen in het ratificatieproces moet nemen.*

*Het merendeel van de hoofdstukken van het verdrag vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie. Er is dus geen nationale goedkeuring voor nodig. De exporttarieven worden bijvoorbeeld verlaagd, wat alleen maar voordelen oplevert voor Brusselse ondernemingen. Ook de maatregelen die de beroepsmobiliteit, de erkenning van diploma's en de inschrijving op openbare aanbestedingen vereenvoudigen, worden van kracht. De voorlopige toepassing heeft betrekking op 95% van het verdrag. Het hoofdstuk over de bescherming van investeringen en het Investment Court System (ICS) hoort daar niet bij.*

*De clause over de beslechting van geschillen tussen privé-investeerders en staten wordt pas van kracht wanneer het CETA door alle nationale parlementen van de lidstaten is goedgekeurd.*

Pour la Belgique, et plus précisément pour notre capitale, quelles matières recouvre cette application provisoire ? Quels chapitres en sont-ils exclus ? Les tribunaux d'arbitrage privés (ICS) seront-ils installés de manière provisoire ?

Par ailleurs, le combat mené contre le CETA a permis d'obtenir que la Belgique demande à la Cour de justice de l'Union européenne de vérifier la compatibilité des ICS avec les traités européens. On sait que la Belgique n'a pas encore demandé l'avis de la Cour à ce sujet, bien que le gouvernement fédéral s'y soit engagé en décembre dernier. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quelles démarches la Région a-t-elle entreprises à ce propos ? Si la demande n'a pas encore été formulée, pouvez-vous nous exposer les éléments qui bloquent encore ce dossier ?

**M. le président.-** La parole est à M. Vanhengel.

**M. Guy Vanhengel, ministre.-** Tout d'abord, j'aimerais me référer aux éléments de réponse que j'ai apportés à la question d'actualité posée par M. Fassi-Fihri le 17 février dernier sur le même sujet.

La date d'entrée en application provisoire est prévue en avril, sans plus de détails sur l'échéance précise, du fait que nous attendons la finalisation de certaines démarches canadiennes concernant leur propre processus de ratification. L'horizon visé serait la mi-avril au plus tard.

Concernant ce qui est exclu du champ d'application provisoire ou inclus dans celui-ci, la majorité des chapitres du traité relèvent en réalité de la compétence exclusive de l'Union européenne et ne nécessitent pas de ratification nationale. Entre en application, par exemple, l'abaissement des barrières tarifaires, ce qui est tout bénéfique pour nos entreprises bruxelloises. Entrent également en application toutes les mesures de facilitation en matière de mobilité professionnelle, de reconnaissance des diplômes et de participation à des marchés publics. Cette application provisoire concerne 95% du traité. Est par contre exclu du champ d'application provisoire, le chapitre relatif à la protection des investissements et l'ICS.

*Momenteel wordt nagegaan of het ICS verenigbaar is met Europese verdragen. Het verdrag wordt dus niet geblokkeerd. De vraag om advies van het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt momenteel voorbereid. Dat gebeurt onder leiding van de Federale Overheidsdienst (FOD) Buitenlandse Zaken, in samenwerking met de deelstaten.*

*Tot slot verwijs ik ook naar het pleidooi van de federale minister van Buitenlandse Zaken in Genève voor een inclusief handelssysteem dat rekening houdt met de bezorgdheid van de bevolking over de globalisering en bevorderlijk is voor meer transparantie en evenwicht, voor de naleving van de clausules over duurzame ontwikkeling en voordelen oplevert waar vooral burgers en kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) beter van worden.*

*Dat alles is het resultaat van de besprekingen over het CETA. De standpunten over wereldhandel zijn dus duidelijk aan het evolueren.*

**De voorzitter.**- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH)** (in het Frans).- *Geen enkel van de voorlopig toegepaste aspecten van het verdrag vallen dus onder de gewestelijke of federale bevoegdheid. Het heetste hangijzer was het ICS, maar dat is nu niet aan de orde. Er is intussen dus advies aan het Hof gevraagd. Wanneer mogen we dat verwachten?*

Quant à la clause de règlement des différends entre investisseurs privés et États, elle ne s'appliquera pas tant que le CETA n'aura pas été ratifié par tous les parlements nationaux des États membres.

Le processus de vérification de la compatibilité des ICS avec les traités européens avance. Il n'y a pas de blocage. Comme je l'ai déjà dit en séance plénière, la demande à la Cour de justice de l'Union européenne est actuellement en préparation. Cela se fait sous le pilotage du Service public fédéral (SPF) Affaires étrangères, en collaboration avec l'ensemble de toutes les entités fédérées. Il convient d'abord, à cet effet, d'avoir un dossier détaillé et circonstancié.

Enfin, je tenais aussi à évoquer les propos tenus il y a peu par le ministre fédéral des Affaires étrangères à Genève, où il plaidait pour la création d'un système commercial inclusif susceptible de rencontrer les préoccupations des populations concernant la globalisation :

- plus de transparence pendant les négociations et les accords ;
- un système plus équilibré ;
- le respect des clauses en rapport avec le développement durable ;
- la création d'avantages qui comptent en première instance pour les citoyens et les petites et moyennes entreprises (PME).

Ceci est un résultat direct de toute la discussion qui a eu lieu au sujet du CETA. La réflexion sur le commerce mondial est donc en train d'évoluer.

**M. le président.**- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Je vous remercie pour cette réponse précise. Vous l'avez dit, aucun élément ne relève de nos compétences régionales ou fédérales dans l'application provisoire prévue à partir de la mi-avril. Le sujet le plus chaud était les ICS, mais il n'est pas sur la table aujourd'hui. Par ailleurs, la demande d'avis à la Cour a bien été introduite. Quand pourra-t-elle rendre celui-ci ?

**De heer Guy Vanhengel, minister** (in het Frans).- *Het advies is nog niet aangevraagd. Het Hof oordeelt zelf wanneer het dat advies zal verstrekken.*

**De heer André du Bus de Warnaffe (cdH)** (in het Frans).- *Hoe lang duurt het gewoonlijk voordat het Hof een advies verstrekt?*

**De voorzitter.**- De heer Vanhengel heeft het woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister** (in het Frans).- *Ik heb geen idee, maar het zou een hele tijd kunnen duren.*

- *Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW LIESBET DHAENE

**TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

betreffende "de vergroening van de fiscaliteit van de leasingwagens".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de fiscale stimuli voor de aankoop van elektrische voertuigen".

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- La demande d'avis à la Cour n'a pas encore été introduite. Ce sera à elle de voir quand elle rendra son avis.

**M. André du Bus de Warnaffe (cdH).**- Je ne connais pas la jurisprudence en la matière. Une fois que la demande aura été introduite, est-on parti pour six mois, deux ans, trois ans ?

**M. le président.**- La parole est à M. Vanhengel.

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- Je n'en ai aucune idée, mais cela pourrait être long.

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIONS

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle les interpellations.

### INTERPELLATION DE MME LIESBET DHAENE

**À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,**

concernant "le verdissement de la fiscalité des voitures en location-vente (leasing)".

### INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "les incitants fiscaux à l'achat de véhicules électriques".

**De voorzitter.-** Mevrouw Dhaene heeft het woord.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- De uitstoot van fijnstof en koolstofdioxide in Brussel behoort tot de hoogste in Europa. Die uitstoot heeft een negatieve impact op de levenskwaliteit en het leefmilieu en draagt bij aan de opwarming van de aarde. De oorzaak van de hoge score in Brussel is deels te wijten aan de samenstelling van het wagenpark. In Brussel worden er in verhouding elk jaar veel meer dieselwagens ingeschreven, namelijk 64,2%, dan in Vlaanderen met 52,55%, of in Wallonië, met 54,35%. Bovendien stoten diesels meer fijnstof uit dan benzinewagens, hybrides en uiteraard ook elektrische wagens.

Dat een vergroening van de verkeersfiscaliteit snel resultaten oplevert, blijkt uit de situatie in Vlaanderen. Sinds de Vlaamse vergroening ging de aankoop van benzinewagens en elektrische wagens met rasse schreden vooruit en werd de ontdieseling van het wagenpark duidelijk ingezet. Het is dan ook een goede zaak dat Brussel aankondigt een volledige vrijstelling voor milieuvriendelijke auto's, zoals elektrische en hybride modellen, in te zullen stellen, weliswaar onder voorbehoud van het fiat van de FOD Financiën over de technische uitvoerbaarheid ervan.

Die regeling geldt echter enkel voor niet-leasewagens. De vergroening van de fiscaliteit van leasewagens - en dus ook van het volledige Brusselse wagenpark - vereist een samenwerkingsovereenkomst met de andere gewesten. Tot op vandaag is er geen akkoord, hoewel alle gewesten in hun regeerakkoord een vergroening van hun wagenpark en verkeersfiscaliteit opgenomen hebben.

Vlaanderen is duidelijk vragende partij. Er werd al een resolutie goedgekeurd, waarbij het Vlaams Parlement de Vlaamse regering oproept om extra initiatieven te nemen om te onderhandelen met de andere gewesten over een samenwerkingsovereenkomst inzake een vergroeningsgerichte hervorming van de verkeersfiscaliteit voor leasewagens.

Voor Brussel is de situatie minder duidelijk. In zijn antwoord op een vraag van sp.a-voorkersvertegenwoordiger Joris Vandenbroucke

**M. le président.-** La parole est à Mme Dhaene.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais).*- *La forte pollution aux particules fines et au CO2 que connaît Bruxelles est en partie à imputer à la composition de son parc automobile. En effet, 64,2% des véhicules y roulent au diesel, contre 52,55% en Flandre et 54,35% en Wallonie.*

*La situation en Flandre démontre qu'une fiscalité automobile plus verte donne des résultats rapides. Depuis son entrée en vigueur, l'achat de voitures électriques et à essence y a rapidement augmenté et la proportion de véhicules au diesel dans le parc automobile y a diminué. Il est donc positif que Bruxelles ait annoncé une exonération totale pour les voitures propres, sous réserve de l'accord du Service public fédéral (SPF) Finances quant à sa faisabilité technique.*

*Cette réglementation ne vaut pas pour les voitures prises en leasing. Rendre la fiscalité de ces dernières plus verte exige en effet un accord de coopération avec les autres Régions. À ce jour, aucun accord n'a été conclu en ce sens.*

*La Flandre est demandeuse et son parlement a déjà approuvé une résolution appelant le gouvernement flamand à être proactif pour négocier un accord de coopération avec les autres Régions, afin de rendre la fiscalité des voitures en leasing plus verte.*

*D'après le ministre flamand Tommelein, la Région bruxelloise voudrait avant tout un système simple, puisqu'elle dépend du SPF Finances, qui est encore chargé, sur le plan technique, de la perception de cette taxe.*

*La Région de Bruxelles Capitale envisage en outre l'établissement d'une zone de basse émission comme alternative. À l'instar de la Région wallonne, elle a annoncé également que sa nouvelle réglementation ne pourrait être prête pour le début de 2017.*

*On pourrait en déduire que Bruxelles n'est pas vraiment demandeuse, mais il ressort de vos propos en Commission des finances du 12 décembre 2016 que ne seriez pas opposé à un accord de coopération. Vous aviez cependant laissé entendre que la Wallonie ne serait disposée*



stelde Vlaams minister Tommelein dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de eerste plaats een eenvoudig systeem wil, aangezien het voor de technische uitvoering afhankelijk is van de FOD Financiën, die voor het Brussels Gewest nog altijd instaat voor de inning van die belasting.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestudeert bovendien een lage-emissiezone als alternatief en zowel het Brussels als het Waals Gewest meldde dat het tegen begin 2017 niet klaar kan zijn met een nieuwe regeling.

Hoewel we uit dat antwoord zouden kunnen afleiden dat Brussel niet echt vragende partij is, blijkt uit uw antwoord op een interpellatie over de vergroening van de verkeersbelasting in de commissie voor de Financiën van 12 december 2016 alsnog dat Brussel niet afkerig staat tegenover een samenwerkingsakkoord. Het zou vooral Wallonië zijn dat een akkoord in de weg staat. In de commissie liet u bovendien uitschijnen dat Wallonië alleen bereid is om een samenwerkingsakkoord te sluiten als Vlaanderen en Brussel een deel van hun fiscale inkomsten afstaan aan het Waals Gewest. U vermeldde ook nog dat u in januari met de Vlaamse en de Waalse minister van Financiën over dit onderwerp zou overleggen.

Welk standpunt neemt de Brusselse regering in over het sluiten van een samenwerkingsakkoord in het kader van de vergroening van de fiscaliteit van leasewagens?

Overweegt de regering om een deel van de Brusselse fiscale inkomsten aan Wallonië af te staan? Mocht dat het geval zijn, om welk bedrag gaat het dan?

Overlegde u al met uw Vlaamse en Waalse evenknie over de vergroening van de fiscaliteit van de leasewagens? Zo niet, wanneer vindt het overleg dan plaats? Zo ja, wat zijn de conclusies?

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- Tijdens de winter werden we op koude dagen geconfronteerd met luchtvervuilingspieken door de uitstoot van vervuilende stoffen door de industrie en auto's op

*à conclure un accord de coopération que si la Flandre et Bruxelles lui cédaient une partie de leurs recettes fiscales. Vous aviez précisé que vous concerteriez à ce propos en janvier avec les ministres flamand et wallon des Finances.*

*Quelle est la position du gouvernement bruxellois à propos de la conclusion d'un accord de coopération visant à rendre la fiscalité des voitures en leasing plus verte ?*

*Le gouvernement envisage-t-il de céder une partie de ses recettes fiscales à la Wallonie ? Dans l'affirmative, de quel montant s'agit-il ?*

*Vous êtes-vous concerté avec vos homologues flamand et wallon à ce propos ? Si non, quand la concertation aura-t-elle lieu ? Si oui, quelles en sont les conclusions ?*

**M. le président.**- La parole est à M. Delva pour son interpellation jointe.

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).**- *Nous sommes tous conscients que nous devons nous déplacer de manière plus écologique. C'est notamment pour cela que le gouvernement a*

verbrandingsmotoren.

We zijn er ons allen van bewust dat we ons op een milieuvriendelijkere manier moeten verplaatsen. Ook de regering is die overtuiging toegedaan en besliste in juli 2016 om vanaf 2018 voor het hele gewest een lage-emissiezone in te stellen. In verschillende fasen zullen oudere, vervuilende wagens uit het gewest worden geweerd, wat een goede zaak is.

De elektrische auto kan een oplossing zijn. Volgens recente cijfers van de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie (Febiac) heeft het Brussels Gewest nog een lange weg af te leggen. Van de meer dan 2.000 elektrische wagens die vorig jaar waren ingeschreven in België, waren er 342 voor ons gewest, minder dan 200 in Wallonië en meer dan 1.500 in Vlaanderen. Volgens Febiac wordt in Vlaanderen de aankoop van elektrische auto's meer gestimuleerd. Zo kan de koper een premie van 4.000 euro krijgen en hoeft hij geen belasting op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting te betalen. In het Brussels Gewest daarentegen bedraagt de belasting op de inverkeerstelling (BIV) 62 euro en de jaarlijkse verkeersbelasting 69 euro.

Bedrijven kunnen onder bepaalde voorwaarden een premie krijgen voor de aankoop van een elektrische auto, maar particulieren niet. Dat blijkt duidelijk uit de cijfers. Slechts 8% van de milieuvriendelijke voertuigen in Brussel is ingeschreven door een particulier, het grootste deel betreft firma- en leasewagens. De regering moet dus dringend inzetten op de vergroening van het wagenpark van de Brusselaars.

Volgens Febiac is een van de problemen een gebrek aan publieke laadpalen. Een stedelijke omgeving, waarin mensen vaak geen eigen parkeerplaats hebben, maakt het opladen een stuk lastiger. De Brusselse regering probeert daar iets aan te doen door de privésector te ondersteunen bij het plaatsen van laadpalen.

Bovendien worden particulieren in het Brussels Gewest volgens Febiac te weinig fiscaal gestimuleerd om een elektrische wagen aan te schaffen. Dit is natuurlijk een kip-of-eikwestie: zijn er te weinig laadpalen omdat er weinig elektrische wagens zijn, of zijn er te weinig elektrische wagens omdat er te weinig laadpalen

*décidé d'établir une zone de basse émission sur toute la Région à partir de 2018 et d'en bannir progressivement les véhicules les plus anciens et polluants.*

*La voiture électrique peut offrir une solution. D'après des chiffres récents de la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) cependant, sur plus de 2.000 voitures électriques inscrites en Belgique l'an dernier, seules 342 l'avaient été dans notre Région, contre plus de 1.500 en Flandre. D'après la Febiac, l'achat de voitures électriques est davantage stimulé en Flandre : l'acheteur bénéficie d'une prime de 4.000 euros et ne doit payer ni la taxe de mise en circulation, ni la taxe annuelle de circulation.*

*Par contre, en Région bruxelloise, la taxe de mise en circulation s'élève à 62 euros, la taxe annuelle de circulation à 69 euros, et seules les entreprises peuvent recevoir, à certaines conditions, une prime pour l'achat de voitures électriques. En conséquence, seuls 8% des véhicules propres sont enregistrés par un particulier à Bruxelles. Il est urgent que le gouvernement rende le parc automobile bruxellois plus vert.*

*D'après la Febiac, le manque de bornes publiques de recharge est un problème. Le gouvernement bruxellois essaye de le résoudre en soutenant le placement de bornes de recharge par le secteur privé. Y a-t-il trop peu de bornes de recharge parce qu'il y a peu de véhicules électriques, ou est-ce l'inverse ?*

*Vous avez déjà laissé entendre que vous étiez favorable à une fiscalité automobile plus verte et vous avez dit qu'une réforme fiscale visant à taxer plus lourdement les véhicules les plus polluants et à exonérer les voitures propres était en préparation. Vous avez dit également que vous réaliseriez une réforme en profondeur dès que la Région Bruxelloise aurait repris le service de la taxe de circulation.*

*Connaissiez-vous les chiffres de la Febiac ? Comment y réagissez-vous ? Comment voyez-vous la réforme en profondeur de la fiscalité automobile ? Pouvez-vous nous donner plus d'explications à ce propos ?*

*Quel est le calendrier de l'adaptation de la*

zijn?

U hebt al laten uitschijnen dat u te vinden bent voor een groenere verkeersfiscaliteit en u zei in een van de vorige commissies dat er een fiscale hervorming in de stijgers staat, waarbij het de bedoeling is de meest vervuilende wagens zwaarder te belasten, doorsneebenzinewagens iets minder te belasten en milieuvriendelijke auto's, zoals elektrische wagens, volledig vrij te stellen. U zei ook dat u een grondige hervorming zal doorvoeren, zodra het Brussels Gewest de dienst Verkeersbelasting overgenomen heeft.

Bent u op de hoogte van de cijfers van Febiac? Wat is uw reactie daarop? Hoe ziet u de grondige hervorming van de verkeersfiscaliteit? Kunt u daar nu al meer uitleg over geven?

Wat is het tijdsschema voor de aanpassing van de verkeersfiscaliteit en de invoering van fiscale stimuli voor milieuvriendelijke voertuigen? Hebben de gewesten al met elkaar overleg gepleegd over de vergroening van de verkeersfiscaliteit? Zo ja, wat was het resultaat? Zo neen, zal er overleg komen en wanneer?

#### *Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.**- Mevrouw Genot heeft het woord.

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** *(in het Frans).*- *De belasting op de inverkeerstelling is een van de meest efficiënte instrumenten om een groene fiscaliteit uit te bouwen. Ze benadeelt de burgers niet die in het verleden bepaalde keuzes hebben gemaakt, maar stuurt hen in hun keuze wanneer ze een nieuwe wagen kopen. Dankzij die belasting kunnen we de aankoop van dieselwagens en andere vervuilende wagens minder aantrekkelijk maken.*

*Sommigen bejubelen de resultaten in Vlaanderen, waar de belasting op de inverkeerstelling werd hervormd. De uitstoot is er nochtans maar mondjesmaat gedaald. We zouden moeten nagaan waarom de Vlaamse hervorming zo weinig resultaat heeft opgeleverd.*

*We zijn het erover eens dat de problematiek van de leasewagens in samenspraak met de andere gewesten moet worden aangepakt. Heel wat*

*fiscalité automobile et de la mise en œuvre d'incitants fiscaux pour les véhicules plus propres ? Les Régions se sont-elles déjà concertées pour rendre la fiscalité automobile plus verte ? Si oui, quel en a été le résultat ? Si non, est-ce prévu et quand ?*

#### *Discussion conjointe*

**M. le président.**- La parole est à Mme Genot.

**Mme Zoé Genot (Ecolo).**- Je remercie mes collègues d'évoquer la question de la fiscalité verte, qui a encore été peu abordée durant cette législature. Ce levier n'a pas été activé et on en voit le résultat.

Pour nous, la taxe de mise en circulation est l'un des outils les plus pertinents dans ce domaine, parce qu'il permet de ne pas prendre en traître des citoyens qui avaient déjà fait des choix par le passé. En optant pour cet outil, on s'adresse aux citoyens qui vont acheter une nouvelle voiture en leur disant d'acheter telle voiture plutôt que telle autre, parce que ce sera moins dommageable. Il est possible de décourager clairement le recours au diesel et aux voitures particulièrement polluantes via la taxe de mise en circulation.

J'ai entendu certains se réjouir des résultats obtenus en Flandre, où l'on a réformé la taxe de mise en circulation. Le niveau des émissions y a

*leasewagens rijden op diesel en zijn bijzonder schadelijk voor de gezondheid. Vooral in Brussel is die impact voelbaar, terwijl de meeste wagens in Vlaanderen zijn geschreven. We zouden hierover een akkoord met de andere gewesten moeten bereiken.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Susskind heeft het woord.

**Mevrouw Simone Susskind (PS)** *(in het Frans).*- *Ook wij pleiten voor een eenvoudige, rechtvaardige en voordelige autofiscaliteit voor de Brusselaars.*

*We moeten onze inspanningen voortzetten om de autodruk en het aantal dieselauto's te beperken en de luchtkwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars te verbeteren.*

*De autofiscaliteit moet de aankoop en het gebruik van vervuulende auto's ontmoedigen, maar mag evenwel de laagste inkomens niet benadelen. Hoe vervuulender een wagen is, hoe duurder de belasting op de inverkeerstelling moet zijn.*

*Uitsluitend milieufactoren laten spelen kan evenwel tot sociale ongelijkheid leiden. Daarom pleit mijn fractie ervoor om ook met het vermogen van de wagen rekening te houden. Uit tal van studies blijkt dat het vermogen van een voertuig gelinkt is aan het sociaal-economisch profiel van de eigenaar. Zult u in de hervorming met dat aspect rekening houden?*

*Daarnaast pleiten wij ook voor de invoering van milieucriteria. Ik denk daarbij niet alleen aan dieselauto's, maar ook aan oudere voertuigen. Ook daar moeten we evenwel rekening houden met de minder goeode chauffeurs.*

cependant très peu baissé. Cela vaudrait donc la peine d'évaluer ce qui s'est fait en Flandre, de comprendre pourquoi cela a donné peu de résultats et de proposer quelque chose de plus efficace.

Par contre, nous sommes tout à fait d'accord avec la nécessité de travailler sur la question des voitures de leasing et d'essayer de parvenir à un accord avec les autres Régions à ce sujet. À Bruxelles, nous subissons en effet particulièrement l'impact de ces voitures. Un grand nombre d'entre elles roulent au diesel et sont donc particulièrement nocives pour notre santé. Ces voitures de leasing sont surtout immatriculées en Flandre, moins à Bruxelles et très peu en Wallonie. Il est donc important d'obtenir un accord avec les autres Régions afin d'en réduire l'impact.

**M. le président.**- La parole est à Mme Susskind.

**Mme Simone Susskind (PS).**- Conformément aux objectifs mentionnés dans l'accord gouvernemental bruxellois, nous prôtons une fiscalité automobile moins complexe, plus juste et favorable aux Bruxellois.

Notre Région devra poursuivre ses efforts pour relever les défis que sont la congestion automobile et la forte concentration de véhicules diesel en circulation en Région bruxelloise, ainsi que la qualité de l'air et son lien avec la santé publique.

Une fiscalité automobile se doit d'être développée dans le but de décourager l'achat et l'usage de véhicules polluants et d'encourager les véhicules respectueux de l'environnement, sans que cela ne se fasse au détriment des Bruxellois dont les revenus sont les plus faibles. Nous pensons que, plus le véhicule est polluant, plus sa mise en circulation doit coûter cher. Appliquer uniquement des facteurs environnementaux peut cependant être source d'inégalité sociale. Par conséquent, mon groupe insiste pour que la puissance du véhicule soit additionnée aux facteurs environnementaux.

Il ressort de nombreuses études que la puissance du véhicule est liée à la catégorie socio-économique du propriétaire. Comment comptez-vous intégrer ces dimensions dans votre réforme ?

*Tijdens een vorig debat zei u de voorkeur te geven aan de belasting op de inverkeerstelling boven de verkeersbelasting. Is er daarover een akkoord binnen de regering?*

*U kondigde ook aan dat de maatregel progressief zou worden ingevoerd om de burgers de tijd te geven om zich aan de nieuwe regelgeving aan te passen. De nieuwe autofiscaliteit zou op 1 januari 2017 van kracht worden. Het behoud van de belasting op de inverkeerstelling was een van de discussiepunten. Hoe is het dossier geëvolueerd? Wanneer zal de nieuwe autofiscaliteit daadwerkelijk in werking treden?*

*Naast het uitsluiten van de meest vervuulende wagens moeten er ook criteria komen op het vlak van de motoraandrijving. Vandaag opteren nog te veel Brusselaars voor een dieselwagen. Wij zouden bewustmakings- en informatiecampagnes op het getouw moeten zetten om de Brusselaars ertoe aan te zetten om een andere brandstoftype te kiezen. Het is belangrijk dat elk beleidsniveau zijn verantwoordelijkheid neemt in dat verband.*

**De voorzitter.**- De heer Van Damme heeft het woord.

**De heer Jef Van Damme (sp.a).**- Dit is een heel belangrijk onderwerp, waarover de sp.a ook in de vorige legislatuur regelmatig vragen gesteld. Ik ben heel blij dat minister Vanhengel in de plenaire vergadering van enkele weken geleden heeft gezegd dat hij en minister Fremault snel werk gaan maken van de vergroening van de

Au PS, nous défendons aussi l'inclusion de critères environnementaux pénalisant avant tout les véhicules ayant un impact négatif sur la qualité de l'air : voitures diesel en général, mais aussi véhicules les plus anciens. Il faut toutefois aussi tenir compte de la situation des ménages les plus pauvres.

Lors de votre dernière intervention sur le sujet, vous disiez privilégier la taxe de mise en circulation, plutôt que la taxe de circulation. Un accord a-t-il été trouvé au gouvernement sur ce point ? Une telle réforme est-elle en cours de réflexion ?

Lors du dernier débat sur le sujet en commission, vous avez annoncé que le nouveau dispositif serait progressivement mis en place, de sorte que les citoyens aient le temps de s'adapter à la nouvelle réglementation. La nouvelle fiscalité automobile devait être appliquée dès le 1er janvier 2017. Le maintien de la taxe de mise en circulation constituait l'un des éléments qui faisait débat. Comment a progressé ce dossier ? Quand le nouveau dispositif sur la fiscalité automobile entrera-t-il effectivement en vigueur ?

Au-delà de l'exclusion des véhicules les plus polluants, des évolutions devront également être simulées quant au choix de motorisation fait par les automobilistes bruxellois, qui sont encore trop nombreux à opter pour des véhicules au diesel.

C'est ainsi que dans le cadre des compétences régionales, il conviendra de mener des actions de sensibilisation et de communication volontaristes et simples, pour inciter les automobilistes achetant des véhicules neufs ou d'occasion à se détourner de ce type de carburant. Pour que les objectifs soient atteints, il faut que chaque niveau de pouvoir prenne ses responsabilités.

**M. le président.**- La parole est à M. Van Damme.

**M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).**- *Le sp.a a également posé régulièrement des questions à propos de cet important sujet au cours de la législature précédente. Je me réjouis de ce que le ministre Vanhengel ait dit en séance plénière il y a quelques semaines que lui et Mme Fremault allaient rapidement rendre la fiscalité automobile*

verkeersfiscaliteit. Het gaat meer bepaald om de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting. Dat zijn twee aparte, maar heel belangrijke belastingen die een impact kunnen hebben op de vergroening van het wagenpark.

Die impact hangt uiteraard af van de mate waarin de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling worden aangepast. In Vlaanderen hebben de zeer beperkte aanpassingen een beperkt effect gehad. Het zou de Brusselse regering sieren als ze bij de aanpassing van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeerstelling wat ambitieuzer is, zodat de vergroening van de fiscaliteit een echte hefboom wordt voor milieuvriendelijke auto's en vooral om de luchtvervuiling terug te dringen.

Het beperken van de luchtvervuiling is de echte uitdaging. Uit de cijfers blijkt overduidelijk dat de automobiliteit die vervuiling voor een groot deel veroorzaakt. Het aanpakken van de vergroening van de autovloot kan daarop een heel belangrijke impact hebben.

Ik vermeld twee cijfers die van belang zijn, ook met betrekking tot het betoog van mevrouw Susskind. Ten eerste: de helft van de Brusselaars heeft geen auto. Die mensen hebben geen andere keuze dan zich op een andere manier te verplaatsen. Desondanks worden ze heel erg door de luchtvervuiling getroffen. Verder gebeurt ongeveer een kwart van de verplaatsingen van minder dan een kilometer in Brussel met de auto. Heel vaak zijn het Brusselaars die zich voor die korte afstanden met de auto verplaatsen. Het is dus kort door de bocht om te beweren dat de pendelaars de luchtvervuiling veroorzaken.

De lage-emissiezone is een stap in de goede richting. Die zal ervoor zorgen dat ook pendelaars betalen voor de luchtvervuiling die ze hier veroorzaken en dat het gewest op termijn gezonder wordt. De Brusselaars liggen echter ook zelf mee aan de oorzaak van de luchtvervuiling, omdat ze de auto vaak gebruiken voor heel korte afstanden. De verkeersfiscaliteit kan ook op dat vlak een impact hebben. Ik sluit me dan ook aan bij de vragen over dat onderwerp.

**De voorzitter.-** De heer Vanhengel heeft het woord.

*- et plus précisément la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation - plus verte. Cela peut contribuer à rendre également le parc automobile plus vert.*

*En Flandre, les adaptations de la fiscalité automobile n'ont eu qu'un effet limité. Le gouvernement bruxellois serait bien avisé de proposer des adaptations plus ambitieuses, afin qu'elles aient un réel effet de levier pour les voitures plus écologiques et qu'elles réduisent la pollution de l'air.*

*La réduction de la pollution est le véritable défi. Et comme il est évident que l'automobile est en grande partie la cause de la pollution, rendre le parc automobile plus vert peut avoir un impact important. Rappelons que la moitié des Bruxellois n'ont pas de véhicule et n'ont d'autre choix que de se déplacer autrement. Ils sont malgré tout sévèrement touchés par la pollution.*

*La zone de basse émission est un pas dans la bonne direction. Les navetteurs paieront aussi pour la pollution qu'ils causent et à terme, la Région sera plus saine. Mais les Bruxellois sont eux aussi à l'origine de la pollution, parce qu'ils utilisent souvent la voiture pour effectuer de très petits déplacements. La fiscalité automobile peut aussi avoir un impact sur ce plan. Je me joins donc aux questions à ce sujet.*

**M. le président.-** La parole est à M. Vanhengel.

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- We hebben het in deze commissie meermaals gehad over de nakende hervorming van de verkeersbelastingen, die vele aspecten betreft.

Mijn antwoord zal vooral gaan over de problematiek van de leasewagens en de elektrische voertuigen.

*(verder in het Frans)*

*De Brusselse regering wil de luchtvervuiling ten gevolge van het wegverkeer aanpakken door de autofiscaliteit te hervormen. Het toepassingsveld van die hervorming moet zo ruim mogelijk zijn en bijgevolg ook de leasewagens omvatten, die ongeveer 20% uitmaken van het Brusselse wagenpark.*

*De vertegenwoordigers van de drie gewest-ministers van Financiën zijn vorig jaar meerdere keren samengekomen om de vergroening van het leasewagenpark te bespreken.*

*(verder in het Nederlands)*

De vertegenwoordiger van de Waalse minister heeft duidelijk gezegd dat een samenwerkingsakkoord enkel te overwegen valt, indien het lokalisatiecriterium van de verkeersbelasting voor leasewagens wordt gewijzigd.

In de Bijzondere Financieringswet staat dat de belasting wordt toegewezen volgens de plaats waar de persoon of rechtspersoon is gevestigd op wiens naam het voertuig is ingeschreven. Het gaat met andere woorden om de plaats waar het leasebedrijf is gevestigd.

De Waalse minister van Financiën wil het lokalisatiecriterium wijzigen. Hij wil de verkeersbelasting innen op basis van de plaats waar de leasener is gevestigd om tot een billijke spreiding van de inkomsten uit de belasting te komen. Hij argumenteert dat een Waalse leasewagen vooral op het Waalse wegennetwerk wordt gebruikt. Alleen als aan die voorwaarde is voldaan, kan het Waals Gewest instemmen met een wijziging van de belasting op leasewagens. De Brusselse regering ontving overigens eind 2016 een brief waarin de Waalse regering dat standpunt formeel bevestigt.

**M. Guy Vanhengel, ministre** *(en néerlandais).*- *Ma réponse portera essentiellement sur les véhicules en leasing et les voitures électriques.*

*(poursuivant en français)*

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale souhaite en effet s'attaquer à la pollution de l'air causée par le trafic routier dans la ville par le biais d'une réforme de la fiscalité automobile.

Il va de soi que le champ d'application de cette réforme doit être aussi large que possible. Il doit donc inclure les voitures de leasing, qui représentent près de 20% du parc automobile bruxellois, soit près de 100.000 véhicules.

Les représentants des trois ministres régionaux des Finances se sont réunis à plusieurs reprises l'an dernier concernant le verdissement des véhicules de leasing.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le représentant du ministre wallon a clairement dit qu'un accord de coopération n'était envisageable que si le critère de localisation de la taxe de circulation était modifié pour les véhicules de leasing.*

*D'après la loi spéciale de financement, la taxe est due en fonction de l'endroit où la personne morale ou physique au nom de laquelle le véhicule est immatriculé - en d'autres termes, la société de leasing - est établie.*

*Le ministre wallon des Finances veut modifier ce critère et percevoir la taxe de circulation en fonction de l'endroit où est établi le preneur de leasing, afin de parvenir à une répartition équitable des recettes fiscales provenant des véhicules en leasing. Il argumente qu'un preneur de leasing wallon utilise surtout le réseau routier wallon. La Région wallonne a confirmé dans un courrier que la Région bruxelloise a reçu fin 2016 qu'elle n'acceptera de modifier la fiscalité des véhicules en leasing qu'à cette condition.*

*La taxe de circulation est considérée comme une taxe sur l'usage de la voie publique. Demander une modification du critère de localisation est donc compréhensible, mais il ne faut pas perdre de vue que le preneur de leasing n'est souvent pas*

De verkeersbelasting is bedoeld als heffing op het gebruik van de openbare weg. De vraag om een wijziging van het lokalisatiecriterium is dan ook begrijpelijk, maar we moeten wel voor ogen houden dat de leasener vaak niet dezelfde is als de uiteindelijke gebruiker. Er kunnen trouwens meerdere gebruikers of bestuurders voor hetzelfde voertuig zijn. Als we de verkeersbelasting toewijzen op basis van de leasener, hebben we geen enkele garantie dat de belasting terecht komt bij het gewest waar het voertuig doorgaans wordt gebruikt. Het voorgestelde criterium zou echter wel correcter zijn dan het huidige, waarbij het adres van de leasegever bepaalt waar de belasting wordt geïnd.

Een manier van belasten die beter tegemoetkomt aan de verzuchtingen, is de kilometerheffing. De Vlaamse regering bestudeert of het mogelijk is om de kilometerheffing ook voor andere categorieën van voertuigen, zoals bussen, kampeerwagens, bestelwagens en personenwagens toe te passen. Ze hoopt dat de Waalse regering positief op dat voorstel reageert.

Zelf ben ik altijd een groot voorstander geweest van een algemene kilometerheffing.

Bij een kilometerheffing, die de verkeersbelastingen zou kunnen vervangen, wordt de plaats waar de belasting wordt geïnd bepaald op grond van waar het voertuig effectief rijdt, dus niet waar het is ingeschreven. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met zijn relatief klein grondgebied zou het dan, om echt doeltreffend te zijn en de files tijdens de piekuren te kunnen aanpakken, moeten gaan om een slimme kilometerheffing die rekening houdt met het tijdstip waarop wordt gereden.

Een kilometerheffing voor personenwagens in de drie gewesten zit er echter nog niet meteen aan te komen. Intussen bereidt de Brusselse regering een hervorming van de verkeersbelastingen voor die in drie stappen wordt uitgewerkt.

*(verder in het Frans)*

*In het kader van een eerste hervorming in de loop van 2017 zullen dieselwagens een stuk meer belast worden en benzinewagens iets minder, terwijl hybride en elektrische voertuigen vrijgesteld zullen zijn.*

*l'utilisateur final et que plusieurs personnes peuvent utiliser une même voiture. La proposition wallonne ne garantit donc pas que la taxe reviendra à la Région dans laquelle le véhicule est généralement utilisé, même si elle est toutefois plus juste que le critère actuel.*

*La taxe kilométrique, qui est perçue là où le véhicule circule réellement et non là où il est inscrit, répondrait mieux à cette préoccupation. Le gouvernement flamand est en train d'examiner s'il est possible d'élargir la taxe kilométrique à d'autres catégories de véhicules et espère que le gouvernement wallon réagira positivement à cette proposition.*

*Une taxe kilométrique pourrait remplacer les taxes de circulation en tenant compte de la circulation effective du véhicule, et non de l'endroit où il est enregistré. En Région bruxelloise, pour s'attaquer efficacement aux embouteillages aux heures de pointe, elle devrait cependant aussi tenir compte du moment où le véhicule circule.*

*Une taxe kilométrique pour les voitures particulières dans les trois Régions n'est cependant pas prévue dans l'immédiat. Dans l'intervalle, le gouvernement bruxellois prépare une réforme des taxes de circulation en trois étapes.*

*(poursuivant en français)*

Dans le courant de 2017, une première réforme aura pour objectif de taxer plus lourdement les véhicules diesel, de taxer un peu moins les véhicules à essence et d'exonérer les véhicules performants pour l'environnement, comme les hybrides et les voitures électriques.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Comme l'a notamment dit M. Van Damme, nous devons aussi stimuler la modernisation du parc automobile et la mise en circulation de véhicules plus performants. Une suppression complète de la taxe de mise en circulation serait un signal fort dans ce sens.*

*(Sourires de M. Van Damme)*

*Ainsi, nous simplifions les choses et incitons les*



*(verder in het Nederlands)*

Tegen de heer Van Damme en andere collega's zeg ik dat we ook de vernieuwing van het wagenpark moeten proberen te stimuleren, opdat de meest performante voertuigen in circulatie worden gebracht. Daarom zou een volledige afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling een krachtig signaal zijn.

*(Vrolijkheid van de heer Van Damme)*

Ik meen het ernstig. Zo vereenvoudigen we de zaken en zetten we de mensen aan om minder vervuilende voertuigen te kopen. Je kunt niet enerzijds zeggen dat vervuilende voertuigen moeten worden aangepakt, en anderzijds dat ze uit sociale overwegingen toch moeten worden toegelaten. Het is van twee dingen één. In plaats van mensen te bestraffen, moeten we ze stimuleren om milieuvriendelijke voertuigen te kopen. Dat maakt de zaken ook eenvoudiger, want op dit moment overlappen de belasting op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting elkaar, terwijl het perfect mogelijk is om slechts één belasting te heffen.

Een kilometerheffing voor personenwagens op het grondgebied van de drie gewesten is echter nog niet voor morgen. We kiezen dus voor een eerste hervorming, waarbij we vooral dieselveertuigen zwaarder willen belasten. Op basis van de geciteerde cijfers kunnen we niet meteen afleiden dat Brussel achterloopt op het vlak van elektrische wagens. Van de 2.055 elektrische wagens die in 2016 in België werden ingeschreven, werden er maar 16,6% in het Brussels Gewest geregistreerd. Dat zijn er vijfmaal minder dan in Vlaanderen, maar daar zijn dan ook vijfmaal meer inwoners. Het subsidiëren van de aankoop van elektrische wagens, zoals in Vlaanderen gebeurt, lijkt me niet erg efficiënt.

Mijnheer Delva, ik ben zowel tegen het subsidiëren als tegen het bestraffen van de aankoop van een voertuig. Laten we het eenvoudig houden en aan een slimme kilometerheffing werken. In afwachting daarvan moeten we ons houden aan een duidelijke, goed gestructureerde verkeersbelasting waarmee vooral dieselveertuigen worden ontmoedigd.

De Brusselse regering is in het algemeen

*gens à acheter des véhicules moins polluants. Vous ne pouvez pas dire d'une part qu'il faut s'attaquer aux véhicules polluants, et d'autre part les autoriser pour des considérations sociales. Au lieu de pénaliser les gens, nous devons les inciter à acheter des véhicules plus écologiques.*

*Les chiffres cités ne permettent pas d'affirmer que Bruxelles est en retard en matière de voitures électriques. Parmi les 2.055 véhicules électriques inscrits en 2016 en Belgique, 16,6% l'ont été en Région bruxelloise. C'est cinq fois moins qu'en Flandre, mais cette Région a cinq fois plus d'habitants. Subventionner l'achat de voitures électriques, comme le fait la Flandre, ne me semble pas efficace.*

*M. Delva, je suis aussi bien opposé à la subvention qu'à la pénalisation de l'achat d'un véhicule. Restons dans la simplicité et mettons en place une taxe kilométrique intelligente. Dans l'intervalle, nous devons nous en tenir à une fiscalité automobile claire, bien structurée et dissuasive pour les véhicules diesel.*

*Le gouvernement bruxellois est favorable aux nouvelles technologies. Nous avons par exemple veillé à ce que l'Audi Q6, totalement électrique, soit produite à Forest.*

*La marge de manœuvre de la Région est réduite. Les voitures électriques sont soumises au tarif minimum, à savoir 77,35 euros pour la taxe annuelle de circulation et 61,05 euros pour la taxe de mise en circulation. Une exonération totale serait un signal positif, mais pour stimuler l'achat et l'utilisation de véhicules électriques, il faut surtout des mesures non fiscales, comme l'élargissement de l'offre et une augmentation du nombre de bornes de recharge, plutôt que des primes.*

*Dans une seconde phase, la Région bruxelloise reprendra le service des taxes de circulation du SPF Finances.*

*(poursuivant en français)*

Une fois le service de l'impôt repris, nous pourrions travailler à une réforme plus en profondeur et prendre en considération des paramètres environnementaux pour le calcul des taxes de circulation.

voorstander van nieuwe technologie. We zorgden er bijvoorbeeld voor dat een van de grotere, volledig elektrische wagens van een Europese constructeur, namelijk de Audi Q6, in Vorst zal worden geproduceerd.

De bewegingsruimte van het Brussels Gewest is eerder beperkt. Voor elektrische voertuigen gelden minimumtarieven, namelijk een luttele 77,35 euro voor de jaarlijkse verkeersbelasting en 61,05 euro voor de belasting op de inverkeerstelling. Een volledige vrijstelling zou een positief signaal zijn en zal geen gat in onze begroting slaan. Om de verkoop en het gebruik van elektrische wagens te stimuleren, zijn er vooral niet-fiscale maatregelen nodig. Ik denk eerder aan een uitbreiding van het aanbod en van het aantal laadpalen dan aan overheidspremies.

Na de beoogde hervorming dit jaar zal het Brussels Gewest in een tweede fase de dienst Verkeersbelasting overnemen van de FOD Financiën, die deze dienst momenteel nog kosteloos verleent voor het Brussels Gewest.

*(verder in het Frans)*

*Na de overdracht kunnen we werk maken van een diepgaande hervorming en rekening houden met milieuparameters voor het berekenen van de verkeersbelasting. Idealiter zou elk voertuig moeten worden belast volgens zijn reële uitstoot en het rijgedrag van de chauffeur. Zo zijn stevig optrekken en bruusk remmen nefast voor het milieu.*

*(verder in het Nederlands)*

Zelfs als we ons beperken tot de milieukeurmerken van het voertuig, moeten we rekening houden met het feit dat een sturende belasting doeltreffender is als ze zo eenvoudig en transparant mogelijk blijft. Als we de consument willen stimuleren om voor een milieuvriendelijke wagen te kiezen, moeten we een systeem uitwerken waarmee hij op basis van objectief waarneembare en algemeen erkende parameters heel goed weet waar hij aan toe is.

*(verder in het Frans)*

*Een verkoper moet de klant niet alleen de prijs van de auto meedelen, maar ook wat de hij jaarlijks zal moeten betalen voor het gebruik*

Idéalement, et à la lumière d'un verdissement des taxes de circulation, il faudrait taxer chaque véhicule en fonction des taux d'émission réels et prendre en considération la conduite au volant. Des accélérations rapides et des freinages brusques sont en effet très néfastes pour l'environnement.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Même si nous nous limitons aux caractéristiques environnementales du véhicule, nous devons tenir compte du fait qu'une taxe incitative gagne à être aussi simple et transparente que possible. Si nous voulons promouvoir les véhicules propres, nous devons développer un système où le consommateur sait à quoi s'attendre, basé sur des paramètres objectifs et reconnus.*

*(poursuivant en français)*

Un vendeur doit pouvoir dire à un acheteur le prix qu'il paiera pour un véhicule, mais aussi celui qu'il paiera annuellement pour son utilisation.

Je terminerai par un petit mot sur la problématique des voitures en leasing.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Nous ne pourrions prendre les voitures en leasing en considération que si un accord de coopération est conclu entre les trois Régions. Je suis partisan d'un tel accord et si vous accédez à la demande de la Wallonie, c'est possible. Malheureusement, la Région flamande est peu encline à accepter, parce que cela la privera de recettes. Dans le système actuel, la part du lion des recettes fiscales des voitures en leasing va en effet à la Flandre, une partie non négligeable à Bruxelles et presque rien à la Wallonie.*

*Si nous adoptons le critère du preneur de leasing, comme le souhaiterait la Région wallonne, la Flandre n'empocherait plus 70%, mais 50% des recettes.*

*L'examen de la proposition wallonne engendrera une discussion financière entre la Flandre et la Wallonie. Ce n'est donc pas la Région bruxelloise qui pose problème. Vous auriez dû demander au ministre flamand, M. Gatz, de jeter des ponts.*

*ervan.*

*Tot slot nog een woordje over de leaseauto's.*

*(verder in het Nederlands)*

We kunnen leasewagens alleen in aanmerking nemen als er een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten is. Ik ben voorstander van zo'n akkoord. Als je ingaat op de vraag van Wallonië om het adres van de leasener in overweging te nemen, is dit haalbaar. Jammer genoeg stel ik vast dat Vlaanderen minder geneigd is om mee te doen, omdat die hervorming het Vlaams Gewest inkomsten zal kosten. Dat is altijd de moeilijkheid in dit land. In het huidige systeem beschikt Vlaanderen over een uitermate gunstige uitgangspositie. Daardoor gaat het leeuwendeel van de inkomsten van leasewagens naar Vlaanderen, een niet onbelangrijk deel naar Brussel en bijna niets naar Wallonië.

Het Waals Gewest vindt het criterium van de leasegever een zeer bizarre keuze. Toevallig zijn de leasegevers immers allemaal in Brussel of Vlaanderen gevestigd. Het Waals Gewest vraagt of het niet wenselijk is om over te schakelen op het criterium van de leasener. De verhouding verandert dan volledig, want Vlaanderen zal dan nog maar 50% in plaats van 70% van de inkomsten opstrijken.

Als je dat voorstel op tafel legt, ontstaat er dus een discussie over geld tussen Vlaanderen en Wallonië. Het probleem ligt dus niet bij het Brussels Gewest. U had aan Vlaams minister Gatz moeten vragen om bruggen te bouwen. Ik heb gelezen dat hij daar goed in is.

**De voorzitter.-** Mevrouw Dhaene heeft het woord.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).-** Dit antwoord is heel duidelijk. U zegt dat de inkomsten in Vlaanderen dalen van 70% naar 50%. Hoe zit dat voor Brussel?

**De heer Guy Vanhengel, minister.-** Onze inkomsten gaan iets omhoog.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).-** De inkomsten stijgen dus lichtjes door het lokalisatieprincipe. Hoe verklaart u dat?

**M. le président.-** La parole est à Mme Dhaene.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).-** Vous dites que les recettes de la Flandre passeraient de 70% à 50%. Qu'en est-il de celles de Bruxelles ?

**M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).-** Elles augmenteraient un peu.

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).-** Comment l'expliquez-vous ?

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Dat komt omdat er hier iets meer bedrijven zijn die leasewagens inschrijven dan dat er leasewagens ingeschreven worden bij leasebedrijven. Dat aantal is wel niet enorm, maar het grote verschil is er natuurlijk omdat bedrijven in Waals-Brabant en Wallonië wagens inschrijven bij leasemaatschappijen die in Vlaanderen gevestigd zijn.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Het principe dat de auto bij de leasegever wordt ingeschreven, staat in de Bijzondere Financieringswet. Die moet toch gewijzigd worden met een bijzondere meerderheid?

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Het is ook mogelijk om een onderling akkoord te sluiten met een herverdeling op basis van de huidige statistieken en zonder het criterium in de wet te veranderen. Je kunt onderling afspreken om aan elkaar middelen te bezorgen.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Er is natuurlijk wel een reden waarom dat criterium in de Bijzondere Financieringswet staat!

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Ik dacht dat uw partij tegen die Bijzondere Financieringswet gekant was?

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Ik betreur enigszins dat de minister zegt dat het "toevallig" is dat de meeste leasemaatschappijen in Vlaanderen en Brussel gevestigd zijn. Dat klopt: 70% ervan ligt in Vlaanderen, 30% in Brussel en slechts 2% in Wallonië. U zou zich kunnen afvragen waarom maar 2% van de leasemaatschappijen zich in Wallonië wil vestigen. Het criterium ligt al jaren vast en staat in de Bijzondere Financieringswet. Een gewest moet zich aantrekkelijk opstellen voor leasemaatschappijen.

U lijkt het lokalisatieprincipe eerlijk te vinden. Ik heb mijn twijfels daarover, vooral omdat het in de Bijzondere Financieringswet staat, die u zou willen wijzigen via een samenwerkingsakkoord. Zo wijzigt u niet het criterium, maar creëert u de facto een soort van financiële transfer.

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Je kunt de Bijzondere Financieringswet wijzigen met een bijzondere meerderheid, maar je kunt ook een samenwerkingsakkoord sluiten zonder de wet te

**M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).**- *Cela vient du fait qu'il y a un peu plus de sociétés qui inscrivent des voitures en leasing que de voitures inscrites auprès des sociétés de leasing. La grande différence, c'est que des entreprises du Brabant wallon et de Wallonie inscrivent des voitures auprès de sociétés de leasing implantées en Flandre.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).**- *Le principe selon lequel la voiture est inscrite par le donneur de leasing figure dans la loi spéciale de financement. Devrait-elle être modifiée par une majorité spéciale ?*

**M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).**- *Il est aussi possible de conclure un accord mutuel, avec une clé de répartition basée sur les statistiques actuelles, sans changer le critère dans la loi.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).**- *Il y a bien une raison pour que ce critère figure dans la loi spéciale de financement !*

**M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).**- *Je croyais que votre parti était contre cette loi.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).**- *Je regrette que le ministre dise que c'est "par hasard" que la plupart des sociétés de leasing sont établies en Flandre (70%) et à Bruxelles (30%), et seulement 2% en Wallonie. Cela fait des années que le critère est fixé dans la loi spéciale de financement. Une Région doit se rendre attractive vis-à-vis des sociétés de leasing.*

*Vous semblez trouver le principe de localisation juste. J'ai des doutes à ce propos, parce qu'il figure dans la loi spéciale de financement, que vous voudriez changer via un accord de coopération. De la sorte, vous ne changeriez pas le critère, mais vous réaliseriez de facto un transfert financier.*

**M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).**- *Vous pouvez changer la loi spéciale de financement avec une majorité spéciale, mais vous pouvez aussi conclure un accord de coopération*

wijzigen. De vraag is waar de prioriteit ligt.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- De prioriteit ligt in het bereiken van een eerlijk akkoord. Het is niet toevallig dat slechts 2% van de leasemaatschappijen in Wallonië gevestigd is. Dat is het gevolg van een bepaald beleid.

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Hebt u een voorstel om de Walen over de brug te laten komen?

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- Ik stel voor dat u aan minister-president Vervoort en aan minister Fremault vraagt om hun partijen op te roepen om een samenwerkingsakkoord te sluiten.

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Het zou ook kunnen dat ze me vragen om de Vlaamse regering op te roepen om wat soepeler te zijn.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- De minister-president en minister Fremault hebben altijd de mond vol van leasewagens in Brussel, maar dat ze dan hun partijen in Wallonië eens oproepen om de regels te volgen van de Bijzondere Financieringswet.

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Die regels stellen dat je een samenwerkingsakkoord moet sluiten.

**Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).**- In de wet staat dat er een samenwerkingsakkoord moet worden gesloten over een verkeersfiscaliteit die gebaseerd is op de fiscaliteit bij de leasegever, en niet op het lokalisatieprincipe. Het samenwerkingsakkoord heeft zeker niet tot doel de wet te wijzigen en de financiële stromen anders te organiseren.

**De voorzitter.**- Mevrouw Genot heeft het woord.

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het is merkwaardig dat mevrouw Dhaene de PS- en cdH-parlementsleden vraagt om hun Waalse partijgenoten aan te zetten om meer leasebedrijven naar Wallonië te lokken. Waarom spreekt ze haar collega's die in de Vlaamse meerderheid zitten, niet aan? Dat zou sneller resultaat opleveren dan wachten op een verhuizing van de leasebedrijven.*

*sans la changer. C'est une question de priorité.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais).*- *La priorité est de parvenir à un accord juste. Ce n'est pas par hasard si 2% des sociétés de leasing à peine sont implantées en Wallonie. C'est le résultat d'une certaine politique.*

**M. Guy Vanhengel, ministre** *(en néerlandais).*- *Avez-vous une proposition pour débloquer la situation ?*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais).*- *Demandez à M. Vervoort et Mme Fremault d'inciter leurs partis à signer un accord de coopération.*

**M. Guy Vanhengel, ministre** *(en néerlandais).*- *Ils pourraient aussi me demander d'inciter le gouvernement flamand à être plus souple.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais).*- *M. Vervoort et Mme Fremault parlent sans cesse des voitures en leasing à Bruxelles. Qu'ils demandent plutôt à leurs partis en Wallonie d'appliquer les règles de la loi spéciale de financement.*

**M. Guy Vanhengel, ministre** *(en néerlandais).*- *Ces règles disent qu'il faut conclure un accord de coopération.*

**Mme Liesbet Dhaene (N-VA)** *(en néerlandais).*- *La loi dit qu'un accord de coopération doit être conclu à propos d'une fiscalité automobile basée sur la fiscalité du donneur de leasing, et pas sur le principe de la localisation. L'accord de coopération n'a pas pour objectif de changer la loi et d'organiser autrement les flux financiers.*

**M. le président.**- La parole est à Mme Genot.

**Mme Zoé Genot (Ecolo).**- Il est assez amusant d'entendre Mme Dhaene s'adresser aux collègues du PS et du cdH pour qu'ils demandent à leurs homologues wallons d'essayer d'attirer plus de sociétés de leasing. Nous avons plutôt envie de demander à nos collègues représentés dans la majorité flamande de discuter avec leurs interlocuteurs gouvernementaux ! Cela pourrait accélérer les choses, plutôt que d'attendre que la situation se rééquilibre et que les sociétés de

*De minister wil de belasting op de inverkeerstelling aanpassen om diesel sterk en benzine in mindere mate te ontmoedigen en het gebruik van minder vervuilende auto's te stimuleren. Ik hoop dat we snel vooruitgang kunnen boeken en dat we lessen trekken uit wat er in Vlaanderen niet heeft gewerkt.*

**De voorzitter.**- De heer Vanhengel heeft het woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister** (in het Frans).- *In Vlaanderen is het systeem complex en weinig of zelfs helemaal niet efficiënt, door een teveel aan parameters. Ik wil in Brussel een duidelijk en efficiënt systeem invoeren.*

*In Brussel hebben we het aangedurfd om de woonbonus af te schaffen en te mikken op de aankoop van middelgrote woningen, met een rechtstreeks voordeel van 22.000 euro. En de resultaten zijn er: tijdens de eerste maanden noteren we al een stijging van de transacties.*

*Ook op het vlak van de autofiscaliteit zouden we zo'n moedige beslissing kunnen nemen. Mocht ik het alleen voor het zeggen hebben, zou ik de belasting op de inverkeerstelling afschaffen. Wie dan nog een voertuig nodig heeft, zou dan zo snel mogelijk een voertuig kopen dat weinig vervuult. Weinig vervuilende voertuigen zouden dan zo weinig mogelijk belast worden terwijl dieselwagens zouden ontmoedigd worden via een hoge belasting.*

*Ik ben tegen de subsidiëring van elektrische wagens zoals in Vlaanderen. Het is immers niet aan de belastingbetaler om de aankoop van dergelijke voertuigen via een premie van 4.000 euro te subsidiëren.*

leasing déménagent. J'espère que c'est plutôt cette direction-là que nous allons emprunter pour trouver une issue à ce dossier. Faute de quoi, nous risquons d'en parler pendant quelques années encore.

J'ai entendu la volonté du ministre de moduler les taxes de mise en circulation pour décourager très fortement le diesel et un peu l'essence, et pour soutenir les véhicules les moins polluants. J'espère que nous allons avancer rapidement dans cette discussion et que nous allons vraiment évaluer ce qui s'est fait en Flandre et ce qui n'a pas fonctionné, pour pouvoir en tirer les leçons. Le but est en effet d'obtenir un véritable effet sur le terrain.

**M. le président.**- La parole est à M. Vanhengel.

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- En Flandre, le système conçu, qui est assez complexe, est peu lisible et produit très peu d'effets, voire pas du tout. Je préconiserais donc à Bruxelles, au contraire, un dispositif lisible, plus percutant, qui produise des effets. La multitude des paramètres n'entraîne qu'un chipotage dans les marges.

Prenons l'exemple de la politique de fiscalité immobilière, où nous avons pris la décision courageuse de mettre fin au bonus logement et de miser sur l'acquisition directe de logements moyens, avec un gain immédiat de 22.000 euros. Les résultats sont là : nous constatons un nombre élevé de transactions au cours des premiers mois.

Nous pouvons viser la même chose ici, mais il faut avoir le courage de se lancer. Si cela ne tenait qu'à moi, je supprimerais la taxe de mise en circulation. Les personnes qui ont encore besoin d'un véhicule auraient alors tout intérêt à acheter le plus rapidement possible un véhicule peu polluant. Les véhicules peu polluants seraient en outre taxés le moins possible, tandis que les véhicules diesel seraient totalement découragés par une taxation très lourde.

Je suis contre ce qui a été fait en Flandre, à savoir le subventionnement des voitures électriques. Je ne dis pas qu'il faut les taxer, mais de là à les subventionner par une prime de 4.000 euros ! Ce n'est pas au contribuable de subventionner l'achat

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Laten we dan gewoon de aankoop van wagens niet in de hand werken. De minst vervuulende auto is immers de auto die niet bestaat! Naast de vervuiling die een rijdende auto veroorzaakt, is er nog de ecologische voetafdruk die veroorzaakt wordt door de autoproductie.*

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- De CD&V steunt elk pleidooi om ambitieus te zijn in de vergroening van de verkeersfiscaliteit. Ik weet dat de regering mooie projecten op stapel heeft staan. Ik deel uw mening dat het systeem eenvoudig en transparant moet zijn en dat de afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling helemaal in de lijn ligt van het slimme rekeningrijden. De CD&V is daarvan een groot voorstander. Daarover moet er een ander samenwerkingsakkoord worden gesloten. Dat is zeker niet evident, maar mijn partij wil dat het er komt zodat voortaan het gebruik van de auto belast wordt en niet langer het bezit ervan. Alle gewesten moeten die richting uitgaan.

Brussel moet op dat vlak ambitieus zijn en het goede voorbeeld geven. De Brusselaars hebben daar recht op. In onze stad is er heel veel luchtvervuiling. Iedereen is het erover eens dat die verminderd moet worden. In datzelfde kader steunt de CD&V trouwens ook de invoering van de lage-emissiezone.

- *De incidenten zijn gesloten.*

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Delva.

## MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

de véhicules, car tout subside bénéficie toujours davantage au vendeur qu'à l'acheteur.

**Mme Zoé Genot (Ecolo).**- N'encourageons pas l'achat de voitures, car la voiture qui pollue le moins est celle qui n'existe pas. Soyons donc prudents, d'autant qu'au-delà de la pollution engendrée par une voiture en circulation, il faut ajouter l'empreinte écologique liée à sa production.

**M. le président.**- La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).*- *Le CD&V soutient toute tentative de rendre la fiscalité automobile plus verte. Je sais que le gouvernement a de beaux projets sur le métier. J'estime, comme vous, que le système doit être simple et transparent et que la suppression de la taxe de mise en circulation va dans le même sens que la taxe kilométrique intelligente. Le CD&V y est favorable, notamment pour qu'à l'avenir, ce soit l'usage de la voiture et plus sa possession qui soit taxé.*

*Bruxelles doit être ambitieuse et donner le bon exemple. Les Bruxellois y ont droit. Tout le monde estime qu'il faut diminuer la pollution à Bruxelles. Dans ce cadre, le CD&V soutient aussi la mise en place d'une zone de basse émission.*

- *Les incidents sont clos.*

## QUESTION ORALE

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Delva.

## QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

**AAN DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTEN-AANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,**

**EN AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "de nieuwe zetel van het Europees Geneesmiddelenbureau (EMA)".**

**De voorzitter.-** Minister Guy Vanhengel zal de mondelinge vraag beantwoorden.

De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).-** Het Europees Geneesmiddelenbureau (EMA) is een gedecentraliseerd orgaan van de Europese Unie dat al twintig jaar in Londen gevestigd is. Zijn belangrijkste taak is het adviseren van de Europese Commissie over de goedkeuring van nieuwe geneesmiddelen, over het vergemakkelijken van de ontwikkeling ervan, over de toegang tot nieuwe geneesmiddelen, over het garanderen van de veiligheid en over het informeren van de geneeskundige sector.

Nu het Verenigd Koninkrijk recent beslist heeft om de EU te verlaten, rijst de vraag of het EMA in Londen kan blijven of dat het zijn vestigingsplaats moet verhuizen naar een andere Europese lidstaat. De Europese Commissie is, in overleg met de lidstaten, verantwoordelijk voor deze beslissing. De commissaris voor Gezondheid en Voedselveiligheid verkiest een locatie waar er niet te veel voorbereidend werk nodig is en die een vlotte werking kan garanderen.

**À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,**

**ET À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,**

**concernant "le nouveau siège de l'Agence européenne des médicaments (EMA)".**

**M. le président.-** Le ministre Guy Vanhengel répondra à la question orale.

La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).-** *L'Agence européenne des médicaments (EMA) est un organe décentralisé de l'Union européenne dont le siège est établi à Londres depuis vingt ans.*

*En raison du Brexit, l'EMA est amenée à déménager son siège. L'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne, l'Italie, la Suède, l'Irlande, le Danemark et les Pays-Bas ont déjà manifesté leur intérêt. La moitié des employés de l'EMA envisage de quitter l'agence si elle déménage vers une localisation moins séduisante.*

*L'EMA compte 885 cadres qui ne déménageront pas tous, ce qui libérera des postes hautement qualifiés. Le secteur pharmaceutique est plus important en Belgique que dans n'importe quel autre pays européen. Notre pays est notamment le deuxième plus important exportateur du secteur au sein de l'Union européenne. En outre, nous sommes en tête du marché européen et le deuxième pays à l'échelon mondial en termes d'études cliniques per capita, sans compter notre*



De belangstelling om het EMA te mogen huisvesten is groot bij Duitsland, Oostenrijk, Spanje, Italië, Zweden, Ierland, Denemarken en Nederland. Ruim de helft van de werknemers overweegt het EMA te verlaten, als het zou gehuisvest worden op een minder aantrekkelijke locatie.

Het EMA heeft 885 stafleden, maar die zullen niet allen mee verhuizen waardoor er nogal wat banen voor hoogopgeleiden beschikbaar worden. In België is de farmaceutische industrie belangrijker dan in eender welk ander Europees land. We beschikken over meer dan 200 farmaceutische bedrijven, 7 globale hoofdkwartieren, 22 research and development centra, 20 productiesites en 6 distributiecentra voor de EU. België is de tweede grootste uitvoerder in de EU. Bovendien zijn we koploper in Europa en de tweede wereldwijd inzake het aantal klinische studies per capita en is er hier een omvangrijk wetenschappelijk onderzoeksnetwerk uitgebouwd.

België telt meerdere kwaliteitsvolle universiteiten en academische ziekenhuizen op korte afstand van elkaar. De nabijheid van topuniversiteiten was overigens een van de belangrijkste redenen dat het EMA zich in 1995 in Londen heeft gevestigd.

Brussel beschikt dan weer over een aantal troeven ten opzichte van andere Belgische steden. Zo heeft EFPIA, de Europese federatie van de farmaceutische industrie, haar hoofdzetel in Brussel en hebben haast alle farmaceutische bedrijven al een lobby in Brussel wegens de Europese Unie. Mocht het EMA zich in Brussel vestigen, dan zou dit ook heel wat andere bedrijven naar hier lokken, net zoals zich om die reden bedrijven in Londen gevestigd hebben.

Ik vind Brussel zonder meer een bijzonder geschikte locatie als vestigingsplaats voor het EMA. Deelt de minister mijn mening? Lopen er gesprekken met de andere regeringen in ons land over een kandidaatstelling van België? Wie vertegenwoordigt de Brusselse regering?

Welke stappen heeft de Brusselse regering ondernomen om het EMA en de Europese Commissie ervan te overtuigen om zich na de brexit in Brussel te vestigen?

Dit is een buitenkans voor Brussel. Waarom

*vaste réseau en matière de recherche scientifique.*

*La Belgique compte plusieurs universités et hôpitaux universitaires de qualité, proches les uns des autres.*

*De son côté, Bruxelles dispose d'une série d'atouts par rapport à d'autres villes belges : la Fédération européenne des associations et industries pharmaceutiques (EFPIA) y a son siège principal et presque toutes les entreprises pharmaceutiques y ont une représentation. L'installation de l'EMA à Bruxelles attirerait incontestablement de nombreuses entreprises.*

*Êtes-vous d'avis que Bruxelles est une localisation idéale pour le siège de l'EMA ? Des discussions sont-elles en cours avec les autres gouvernements de notre pays à propos d'une candidature de la Belgique ? Qui représente le gouvernement bruxellois ?*

*Quelles démarches le gouvernement bruxellois a-t-il entreprises afin de convaincre la Commission européenne et l'EMA pour que cette dernière s'installe à Bruxelles à la suite du Brexit ?*

zouden we er dan niet voluit voor gaan om het EMA naar Brussel te halen?

**De voorzitter.-** De heer Vanhengel heeft het woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister.-** Na de brexit is het de federale regering die België als kandidaat voor het European Medicines Agency (EMA) moet voordragen. Het is immers de federale regering die via het Interministerieel Comité voor het Zetelbeleid (ICZ) daarvoor bevoegd is. De Europese Raad beslist vervolgens in welke lidstaat het agentschap zich zal vestigen.

Zonder te wachten op de officiële kandidaturen, stelt EMA aan de steden die overwegen zich kandidaat te stellen voor om een informeel dossier met voorstellen van locaties over te maken.

Om te vermijden dat er verschillende Belgische kandidaturen komen, hebben de drie gewesten en de federale regering afgesproken dat federaal minister Peeters de samenstelling van het dossier coördineert. Daarvoor zijn de drie gewesten verenigd in de Verbindingscel die AWEX, Brussels Invest & Export, Flanders Invest and Trade, de FOD Economie, de FOD Buitenlandse Zaken en de FOD Financiën groepeert. De sectorgegevens zullen worden verstrekt door de federaties, terwijl de gewesten voorstellen over algemene zaken zoals internationale scholen en vastgoed zullen doen. Deze gegevens moesten tegen 6 maart aan het kabinet van minister Peeters zijn overgemaakt.

In samenspraak met de andere twee gewesten heeft Brussels Invest & Export de vastgoedfederatie UPSI-BVS opgedragen een lijst op te maken met voorstellen die beantwoorden aan de door EMA opgelegde criteria (namelijk 26.000 m<sup>2</sup> voor 900 arbeidsplaatsen). De drie gewesten zijn overeengekomen dat alle voorgestelde locaties binnen een straal van 30 minuten rond de luchthaven moeten liggen en dat dit een beslissende factor is in de keuzebepaling.

Nu de brexit en de gevolgen ervan ter sprake worden gebracht, maak ik van de gelegenheid gebruik om u te melden dat de Brusselse regering op 15 februari laatstleden de oprichting van een Brussels coördinatieplatform heeft goedgekeurd.

**M. le président.-** La parole est à M. Vanhengel.

**M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).-** *Après le Brexit, il reviendra au gouvernement fédéral de proposer la candidature de la Belgique pour accueillir l'Agence européenne des médicaments (EMA). C'est sa compétence, via le Comité interministériel pour la politique de siège (CIPS). Le choix de la localisation reviendra ensuite au Conseil européen.*

*Sans attendre l'ouverture des candidatures officielles, l'EMA propose aux villes candidates de lui envoyer un dossier informel incluant des propositions de localisations.*

*Pour éviter des candidatures belges tous azimuts, les trois Régions et le niveau fédéral se sont mis d'accord pour que le cabinet du ministre Peeters coordonne la constitution du dossier, pour la date butoir du 6 mars.*

*En accord avec les deux autres Régions, Brussels Invest & Export (BIE) a chargé l'Union professionnelle du secteur immobilier (UPSI) d'établir une liste de propositions correspondant aux critères fixés par l'EMA. Les trois Régions se sont mises d'accord pour que les propositions se situent toutes dans un rayon de 30 minutes autour de l'aéroport, ce qui constitue un élément déterminant du dossier.*

*Le gouvernement bruxellois a approuvé le 15 février dernier la création d'une plate-forme de coordination bruxelloise. Celle-ci associe le ministre-président, les ministres des Relations extérieures, de l'Économie et du Commerce extérieur, Brussels Invest & Export, Brussels International et la Délégation permanente auprès de l'Union européenne.*

*Son objectif sera d'échanger des informations sur les avancements et initiatives aux niveaux européen, belge et bruxellois, de coordonner les initiatives bruxelloises pour augmenter leur visibilité et efficacité, et de positionner Bruxelles dans divers domaines stratégiques.*

*La plate-forme est présidée par la secrétaire*

Dit platform waarborgt de coördinatie tussen de verschillende Brusselse operatoren en verenigt de minister-president, de ministers van Externe Betrekkingen, Economie, Buitenlandse Handel en Brussels Invest & Export, Brussels International en de Permanente Vertegenwoordiging bij de Europese Unie.

Het platform heeft tot doel het uitwisselen van informatie over de vooruitgang en initiatieven op Europees, Belgisch en Brussels niveau, het coördineren van de Brusselse initiatieven om hun zichtbaarheid en doeltreffendheid te verhogen en het positioneren van Brussel in diverse strategische beleidsdomeinen. Ik denk in het bijzonder aan de financiële diensten, de hervestiging van ngo's en andere organisaties, de media en audiovisuele sector.

Het coördinatieplatform wordt voorgezeten door de staatssecretaris voor Buitenlandse Handel die, ook ten aanzien van het Brussels parlement, het standpunt van de regering zal coördineren en vertolken.

**De voorzitter.** - De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).** - Ik zie dat het dossier om het EMA naar Brussel te halen, voorbereid is en dat er al stappen zijn gezet. De verhuizing van het EMA zou een heel goede zaak zijn om Brussel nog meer op de Europese kaart te zetten.

Ik feliciteer de regering met de oprichting van een Brussels coördinatieplatform voor de brexit. Wie dat platform voorziet, heeft weinig belang. Ik veronderstel dat alle kandidaten bekwaam zijn. U verwees naar een aantal sectoren die we moeten stimuleren, zoals die van de financiële diensten en de ngo's. De brexit kan nog gunstige gevolgen hebben voor Brussel.

Het is goed dat de federale regering ook een en ander probeert te coördineren, want de drie gewesten zijn voor een aantal zaken elkaars concurrenten. Daarom is het goed om de krachten te bundelen in één coördinatieplatform, dat hopelijk succesvol zal zijn.

- *Het incident is gesloten.*

*d'État chargée du Commerce extérieur, qui coordonnera et exprimera la position du gouvernement bruxellois sur ce point, également à l'égard du Parlement bruxellois.*

**M. le président.** - La parole est à M. Delva.

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais).* - *Le dossier semble en bonne voie. Le déménagement du siège de l'agence serait une excellente chose pour positionner encore mieux Bruxelles sur la carte européenne.*

*Je félicite le gouvernement pour la création d'une plate-forme de coordination bruxelloise. Peu importe qui la préside, car je présume que tous les candidats sont compétents.*

*Le rôle de coordination du gouvernement fédéral est essentiel, car les trois Régions sont en position de concurrence pour toute une série de choses.*

- *L'incident est clos.*

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer Uyttendaele.

### INTERPELLATIE VAN DE HEER JULIEN UYTTENDAELE

TOT MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN –VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORT-INFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

betreffende "de besluiten van het Overlegcomité over de federale projecten inzake wetenschapsbeleid".

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de interpellatie naar een volgende vergadering verschoven.

## MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.**- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer El Ktibi.

### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER AHMED EL KTIBI

AAN MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN –VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORT-INFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Uyttendaele.

### INTERPELLATION DE M. JULIEN UYTTENDAELE

À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

concernant "les conclusions du Comité de concertation sur les projets fédéraux en matière de politique scientifique".

**M. le président.**- À la demande de l'auteur, excusé, l'interpellation est reportée à une prochaine réunion.

## QUESTION ORALE

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle la question orale de M. El Ktibi.

### QUESTION ORALE DE M. AHMED EL KTIBI

À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,

**betreffende "het Gewestelijk Innovatieplan en het Next Tech-plan".**

**De voorzitter.**- De heer El Ktibi heeft het woord.

**De heer Ahmed El Ktibi (PS)** (in het Frans).- *In september hebben we een debat gevoerd over het Gewestelijk Innovatieplan (GIP) voor de periode 2016-2020, dat opgebouwd is rond vijf krachtlijnen:*

- de innovatieketen verbeteren;
- nieuwe vormen van innovatie en nieuwe actoren steunen;
- de communicatie en de bewustmaking inzake onderzoek verbeteren;
- een breder, participatief en efficiënt bestuur van het GIP verzekeren;
- een slimme specialisatiestrategie uitwerken.

*De vijfde krachtlijn is gericht op drie belangrijke strategische activiteitsdomeinen, waaronder de informatie- en communicatietechnologie (ICT). De Brusselse digitale economie is maar liefst 5,1 miljard euro waard, of 7,6% van het BBP van het gewest.*

*De regering boekt vooruitgang in dit domein met het plan NextTech.brussels en de blog digital.brussels. Wat is het belang van onderzoek en innovatie in de digitale sector in Brussel? Wat is de meerwaarde van digital.brussels?*

*Naar verhouding tot het bevolkingsaantal telt het Brussels Gewest het grootste aantal start-ups van België. Die start-ups hebben heel wat moeite om hun activiteiten te financieren. De digitale sector is geen uitzondering op die regel. Welke verbeteringen worden in het plan NextTech.brussels voorgesteld? Wat zijn de verzuchtingen van de sector?*

*In een persbericht van 31 januari kondigde u aan dat het gewest het beleid inzake innovatiecentra wil uitbreiden. Kunt u dat toelichten?*

*Het plan NextTech.brussels is een samenwerkingsverband van de Universit e libre de Bruxelles*

**concernant "le Plan régional d'innovation et le Plan Next Tech".**

**M. le président.**- La parole est   M. El Ktibi.

**M. Ahmed El Ktibi (PS).**- En septembre dernier, nous avons eu l'occasion de discuter avec vous du Plan régional d'innovation (PRI) 2016-2020. Pour rappel, il s'agit d'un plan d'action organisé autour de cinq axes prioritaires :

- améliorer la chaîne de l'innovation ;
- soutenir les nouvelles formes d'innovation et les nouveaux acteurs dans le domaine de la recherche, du développement et de l'innovation (RDI) ;
- améliorer la communication et la sensibilisation autour de cette recherche ;
- assurer une gouvernance élargie et participative performante du PRI ;
- s'inscrire dans une démarche de spécialisation intelligente.

Ce cinquième axe se focalise sur trois grands domaines d'activité stratégique, parmi lesquels les technologies de l'information et de la communication (TIC). L' conomie numérique pèse à Bruxelles 5,1 milliards d'euros. Elle représente 7,6% du produit intérieur brut (PIB) de notre Région : c'est dire si le terme d'activité stratégique n'est pas usurpé !

Le gouvernement avance donc sur ce terrain avec le Plan NextTech.brussels et le label digital.brussels. Quelle est l'importance de la recherche et innovation dans le numérique à Bruxelles ? Quelle est la plus-value de digital.brussels dans ce contexte ?

Outre le poids de l'économie numérique dans le PIB bruxellois, notre Région concentre également le plus grand nombre de start-up par rapport à la population. Le plan relève à juste titre que les start-up, mais également des entreprises plus matures, éprouvent en Belgique de grandes difficultés à se financer pour débuter ou développer leurs activités. Le secteur du numérique n'échappe pas à la règle. Pourriez-vous revenir sur les objectifs d'amélioration contenus

*(ULB), de Vrije Universiteit Brussel (VUB) et het Brussels Gewest, dat grote ambities voor beide instellingen heeft.*

*Het GIP voorziet in de oprichting van een digitale cluster op de campus van het Oefenplein ter bevordering van het onderzoek en de innovatie in de ICT-sector. Daarnaast zal er ook een opleidings- en werkgelegenheidscluster voor de ICT-sector komen. Hoever staan die projecten? Wanneer zullen ze operationeel zijn?*

*Een ander onderwerp dat mij na aan het hart ligt, is cyberveiligheid. Hacking vormt vandaag een van de belangrijkste problemen, waartegen ondernemingen zich moeten wapenen. Brussel telt ook heel wat Europese en internationale instellingen die geliefkoosde doelwitten van hackers zijn. Soms werken die zelfs voor buitenlandse mogendheden.*

*De bescherming van die instellingen kan een buitenkans zijn voor de bedrijven die zich bezighouden met computerbeveiliging. Onze geloofwaardigheid staat op het spel. Als we Britse bedrijven willen overtuigen om Londen voor het Europees continent in te ruilen, moeten we kunnen garanderen dat ze veilig zijn voor hackers.*

**De voorzitter.** - Mevrouw Laanan heeft het woord.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris (in het Frans).** - *In Brussel is de digitale economie goed voor 5,1 miljard euro en vertegenwoordigt ze 7,6% van het bbp. Volgens Sirris, het collectief*

dans le Plan NextTech.brussels ? Quels sont les besoins que vous a rapportés le secteur ?

Dans un communiqué de presse du 31 janvier, vous annonciez un élargissement des services offerts par la Région dans le cadre de sa politique d'incubation. Pourriez-vous nous préciser ce point ? Le Plan NextTech.brussels scelle le partenariat entre l'Université libre de Bruxelles (ULB), la Vrije Universiteit Brussel (VUB) et notre Région, qui nourrit de grandes ambitions pour ces deux institutions.

Le Plan régional pour l'innovation (PRI) prévoit la création d'un pôle numérique de compétitivité sur le campus de la Plaine, consacré au renforcement de la recherche et de l'innovation dans les technologies de l'information et de la communication (TIC). Cela passera par la création d'espaces communs destinés à accueillir la recherche appliquée. Le Plan NextTech.brussels prévoit la constitution d'un pôle de formation et d'emploi en matière de TIC sur ce même site. Pourriez-vous nous détailler l'état d'avancement et le calendrier prévisionnel de ces projets ?

Enfin, j'aimerais terminer par une thématique qui me tient à cœur et dont j'ai déjà eu l'occasion de parler avec Mme Debaets : la cybersécurité. Le piratage informatique constitue aujourd'hui l'un des premiers facteurs de danger pour les entreprises, qui font régulièrement l'objet d'attaques. Par ailleurs, Bruxelles abrite nombre d'institutions européennes et internationales qui sont des cibles de choix pour des pirates, parfois à la solde de puissances étrangères.

Ceci constitue tant un problème de sécurité publique qu'une opportunité pour les entreprises actives dans ce secteur. Il en va aussi de notre crédibilité, au moment où nous souhaitons attirer les entreprises britanniques tentées de quitter Londres pour l'Europe continentale après le Brexit. Il y a un vrai besoin sur le terrain à cet égard.

**M. le président.** - La parole est à Mme Laanan.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.** - À Bruxelles, l'économie numérique pèse 5,1 milliards d'euros et représente 7,6% du PIB. En 2015, Sirris, le Centre collectif de l'industrie

*centrum van de technologische industrie, is een derde van de Belgische technologische start-ups in Brussel gevestigd.*

*Innoviris steunt de onderzoeks- en innovatieprojecten van Brusselse bedrijven. In 2015 ging bijna 60% van de financieringssteun naar bedrijven uit de digitale sector. Dat cijfer houdt evenwel geen rekening met de projecten in andere sectoren waar de digitalisering aan een opmars bezig is, zoals de sector van de e-gezondheid.*

*De digitale sector speelt een belangrijke rol in de Brusselse economie. Daarom heeft de regering in het Gewestelijk Innovatieplan (GIP) 2016-2020 haar inspanningen toegespitst op onderzoek en innovatie in de digitale sector.*

*Als koepel van alle digitale initiatieven in Brussel wil digital.brussels inspelen op de behoeften van de sector inzake onderzoek en innovatie, zodat ons gewest aan de top blijft staan. Een van de doelstellingen van het plan NextTech.brussels is de ondersteuning van start-ups in de ICT-sector, onder meer via de financiering van het startkapitaal.*

*De regering heeft in 2016 de middelen van Brustart, de dochteronderneming van finance.brussels die zicht richt tot jonge innoverende bedrijven, met 4 miljoen euro opgetrokken. Die herfinanciering gaat gepaard met een versterkte samenwerking tussen Innoviris en finance.brussels. Het gewest is bovendien van plan een starterfonds voor digitale bedrijven op te richten.*

*In november 2015 heeft de regering aan Innoviris het beheer toevertrouwd van het platform van de vier Brusselse openbare incubatoren. Die overdracht heeft tot doel de werking van de incubatoren te verbeteren en hun aanbod uit te breiden. In december 2016 heeft Innoviris hiervoor iemand in dienst genomen.*

*De Brusselse incubatoren werken momenteel aan een gemeenschappelijke communicatiestrategie.*

*De financierings- en begeleidingsactoren zijn aanwezig in de incubatoren om het dienstenaanbod nog verder uit te breiden. Doel van Innoviris is om een echt ecosysteem rond de innoverende bedrijven te creëren binnen de*

technologique belge, a estimé qu'un tiers des start-up technologiques belges étaient établies à Bruxelles.

Innoviris soutient les projets de recherche et d'innovation des entreprises bruxelloises. En 2015, près de 60% des financements accordés par Innoviris à des entreprises concernaient le secteur numérique. Ce chiffre ne tient pas compte de tous les projets dans d'autres secteurs où l'utilisation des outils numériques est d'une importance cruciale, comme le secteur de l'e-santé.

La Région est consciente du rôle primordial du secteur numérique dans l'économie bruxelloise et le gouvernement bruxellois, dans le cadre de son Plan régional pour l'innovation (PRI) 2016-2020 adopté à l'été 2016, a d'ailleurs choisi de concentrer ses efforts en matière de recherche et d'innovation dans l'économie numérique.

En tant que coupole des initiatives liées au secteur numérique à Bruxelles, digital.brussels a pour ambition, à travers le PRI, de répondre aux demandes du secteur en matière de recherche et d'innovation, afin de permettre à la Région de rester à la pointe. L'un des objectifs du Plan NextTech.brussels est effectivement d'assurer le financement des start-up liées aux TIC, en offrant notamment du financement de pré-amorçage.

Par le biais d'Innoviris et de finance.brussels, la Région s'est emparée de cette problématique dès 2016, puisque Brustart, filiale de finance.brussels consacrée aux jeunes entreprises innovantes, a été refinancée à hauteur de 4 millions d'euros. Ce refinancement va de pair avec une collaboration renforcée entre Innoviris et finance.brussels, afin de mieux soutenir les start-up et spin-off innovantes. La Région prévoit également d'investir dans un fonds starter pour le numérique, pour soutenir à la fois de jeunes entreprises débutantes et d'autres en première phase de croissance.

En novembre 2015, le gouvernement a décidé de confier à Innoviris la gestion de la plate-forme des quatre incubateurs publics bruxellois. L'objectif de ce transfert est de dynamiser leur fonctionnement et de développer leur offre, afin de les rendre les plus attractifs possible au regard des différentes initiatives privées actuellement en développement. Une personne a été engagée en décembre 2016 au

*incubatoren.*

*Innoviris neemt ook deel aan het project ICITY-RDI.BRU van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO). In het kader van dat project zal een hardware innovation lab worden opgericht dat apparaten, elektronische onderdelen, ontwikkelingsinstrumenten en software ter beschikking stelt. Er zal ook een specifieke werkruimte ICITY-RDI.BRU komen.*

*Wij zitten dus niet stil.*

**De voorzitter.**- De heer El Ktibi heeft het woord.

**De heer Ahmed El Ktibi (PS)** *(in het Frans).*- *Ik ben heel tevreden met dit antwoord.*

*- Het incident is gesloten.*

## INTERPELLATIE

**De voorzitter.**- Aan de orde is de interpellatie van de heer Van Goidsenhoven.

sein d'Innoviris pour accomplir cette mission. C'est dire l'importance que nous accordons à cette politique.

Concrètement, les incubateurs bruxellois définissent actuellement une stratégie de communication commune.

La présence des différents acteurs de financement et d'accompagnement au sein des incubateurs bruxellois est également assurée afin d'augmenter l'offre de services aux entreprises hébergées. L'objectif d'Innoviris est de créer un véritable écosystème autour d'entreprises innovantes installées au sein de ces incubateurs. Le développement de nouveaux services est également à l'étude, et Innoviris participe aussi au projet du Fonds européen de développement régional (Feder) ICITY-RDI.BRU, qui a pour objectif de renforcer la recherche et l'innovation dans le domaine des TIC.

Dans le cadre de ce projet, un bâtiment devrait accueillir un "hardware innovation lab" offrant appareils, composants électroniques et outils de développement et de logiciels. Un espace de travail ICITY-RDI.BRU est également prévu.

Comme vous le voyez, nous ne chômons pas, et Innoviris est à la pointe dans cette politique, que nous continuons à renforcer.

**M. le président.**- La parole est à M. El Ktibi.

**M. Ahmed El Ktibi (PS).**- Je vois effectivement que vous ne chômez pas et je suis très satisfait de vos réponses.

*- L'incident est clos.*

## INTERPELLATION

**M. le président.**- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Van Goidsenhoven.



**INTERPELLATIE VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**TOT MEVROUW FADILA LAANAN, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET OPENBARE NETHEID, VUILNISOPHALING EN –VERWERKING, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, GEMEENTELIJKE SPORT-INFRASTRUCTUUR EN OPENBAAR AMBT,**

**betreffende "het gebruik van uitzendarbeid in het openbaar ambt".**

**De voorzitter.**- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- Volgens de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid is uitzendwerk het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers. In theorie kan ook het openbaar ambt een beroep doen op uitzendkrachten.

*Omdat de voorwaarden ervan nooit werden vastgelegd in een koninklijk besluit, is die mogelijkheid dode letter gebleven. Nochtans staat ze ook in een Europese richtlijn uit 2008, die het mogelijk maakt om de praktijk in te dijken als het algemeen belang in het gedrang komt.*

*Na de zesde staatshervorming werden gewesten en gemeenschappen voor deze materie bevoegd. De federale en Vlaamse regeerakkoorden uit 2014 voorzien in het wegwerken van een aantal obstakels, waardoor het eenvoudiger moet worden om uitzendkrachten in te schakelen in het openbaar ambt.*

*De MR-fractie vindt uitzendarbeid een ontegenzeggelijke troef in geval van urgentie of van een tijdelijk verhoogde werklast, niet alleen in de privésector, maar ook bij de overheid. Uitzendarbeid biedt bovendien werkzoekenden, meer bepaald jongeren en lager opgeleiden, de kans om aan de slag te gaan, wat in ons door werkloosheid geteisterd gewest positief is.*

*In juni 2015 ondervroeg ik u al over de*

**INTERPELLATION DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**À MME FADILA LAANAN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DE LA COLLECTE ET DU TRAITEMENT DES DÉCHETS, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES COMMUNALES ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,**

**concernant "le recours au travail intérimaire dans la fonction publique".**

**M. le président.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- D'après la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire est la mise à disposition de travailleurs au bénéfice d'utilisateurs. Le recours au travail intérimaire est théoriquement rendu possible au sein de la fonction publique.

Parce que les conditions et modalités de cette pratique n'ont jamais été fixées par arrêté royal, cette possibilité n'a jamais été activée. Pourtant, elle est reprise et consacrée dans une directive européenne de 2008, qui permet toutefois d'en limiter la pratique sous certaines conditions, pour des motifs d'intérêt général.

Faisant suite à la sixième réforme de l'État, la loi spéciale du 8 août 1980 a été modifiée. Elle rend désormais les Régions et les Communautés compétentes en la matière. Les accords de majorité conclus au niveau fédéral et en Flandre en 2014 prévoient de lever les interdictions et autres restrictions qui pèsent actuellement sur l'ouverture du travail intérimaire à leurs secteurs publics respectifs.

C'est sans frilosité que le groupe MR reconnaît dans le recours au travail intérimaire un atout incontestable dans des situations d'urgence ou de surcharge temporaire de travail, lorsqu'il s'agit de mobiliser rapidement des ressources humaines de qualité. À l'instar des entreprises privées, les pouvoirs publics doivent pouvoir réagir de façon proactive aux variations constantes des situations,

*mogelijkheid voor de overheid om een beroep te doen op uitzendarbeid. U zei toen dat het statuut van de ambtenaren van het Brussels Gewest en van de instellingen van openbaar nut (ION) dat onmogelijk maakte.*

*Bovendien zou dit niet nuttig zijn, zo argumenteerde u, omdat de overheid altijd contractuelen kan inschakelen in gevallen van uitzonderlijke en tijdelijke nood.*

*In het geval van Net Brussel had u het over een contract met Daoust om lange afwezigheden tijdens de zomervakantie te overbruggen, zodat u geen vervangingscontracten van beperkte duur hoefde te sluiten.*

*U voegde daaraan toe dat u, als vrouw van links, wou vermijden dat de werkgelegenheid ondergraven wordt en dat een overeenkomst tussen Actiris en Net Brussel er in de mate van het mogelijke ertoe moest leiden dat werkzoekenden worden ingeschakeld, zodat ze beroepservaring kunnen opdoen.*

*In tegenspraak met die mooie woorden, melden de media op 10 januari dat Net Brussel met uitzendkrachten zou werken om de problemen met de nieuwe afvalophalingregeling op te lossen. Vanaf de start van die regeling heeft het personeel, daarin gesteund door de vakbonden, geklaagd over de werkoverlast.*

*U zult het met me eens zijn dat de evaluatie van de noden en de inschattingen met het oog op de invoering van deze afvalophalingregeling niet van korte duur zullen zijn.*

*Hoe is uw denken het voorbije jaar geëvolueerd, aangezien u nu wel bereid bent om uitzendkrachten gedurende ten minste twee maanden in te schakelen, zodat uw diensten een efficiëntere strategie kunnen uitwerken?*

*U zei dat het inzetten van een bepaalde categorie van contractuelen soelaas kan brengen in geval van uitzonderlijke en tijdelijke noden. Hoe ziet u de gereorganiseerde afvalophaling daaronder vallen?*

*De media melden dat Net Brussel een dertigtal mensen in dienst heeft genomen om de hervorming van de afvalophaling in goede banen te leiden.*

aux événements de l'actualité et aux changements de volume de travail qui résultent de décisions politiques ou administratives.

Je rappelle également que le travail intérimaire est un levier important pour la mise au travail des demandeurs d'emploi, en particulier les jeunes et les moins qualifiés. La fonction publique bruxelloise pourrait ainsi doter son arc d'une corde supplémentaire face à la catastrophe du chômage dans notre Région.

Je me souviens vous avoir interrogée le 15 juin 2015, il y a bientôt deux ans, sur l'opportunité, pour le secteur public, de recourir au travail intérimaire. Vous m'aviez répondu que le statut commun des agents régionaux bruxellois ou d'un organisme d'intérêt public (OIP), consacré dans les arrêtés du gouvernement du 27 mars 2014, ne le permettait pas.

Dans le cas contraire, cela aurait tout de même été inutile, aviez-vous ajouté, arguant que les catégories de contractuels - même en cas de surcroît de travail extraordinaire - répondaient déjà à ces éventualités par le recours aux contractuels de remplacement. Vous aviez même indiqué que ces derniers étaient appelés "contractuels des besoins exceptionnels et temporaires".

Évoquant ensuite le cas de Bruxelles-Propreté, vous aviez précisé qu'un contrat avait été conclu avec la société Daoust pour pallier les longues absences durant les vacances d'été sans devoir recourir à des contrats de remplacement de courte durée.

Pour conclure enfin, vous aviez déclaré : "Comme j'estime, en tant que femme de gauche, que la précarisation de l'emploi est une chose à éviter, une convention entre Actiris et Bruxelles-Propreté a été conclue pour favoriser, tant que faire se peut, la mise à l'emploi de demandeurs d'emploi afin de leur donner une expérience professionnelle". Vous aviez encore ajouté "avoir rassuré certains quant au fait que nous ne sommes pas favorables à l'utilisation d'intérimaires".

En dépit de cet argumentaire, j'ai remarqué avec étonnement dans la presse, ce mardi 10 janvier, que des travailleurs intérimaires allaient être engagés afin de résoudre le problème de

*Hoeveel personeelsleden moeten er nog bijkomen om de problemen met de afvalophaling op te lossen?*

*Bent u in naar aanleiding van de problemen van mening veranderd over uitzendarbeid in het openbaar ambt? Hebt u dat aangekaart binnen de regering?*

l'allongement de certaines collectes de déchets dans la capitale. Nous avons tous noté des ratés dans l'évaluation du personnel nécessaire dans le cadre de la réforme des collectes. Le personnel de Bruxelles-Propreté, rejoint rapidement par les syndicats, s'est plaint dès la première semaine de la mise en œuvre de la réforme et de l'insupportable charge de travail demandée.

Vous en conviendrez, l'évaluation des nouveaux besoins et les nouveaux calculs pour la bonne mise en œuvre de cette réforme - qui est d'ailleurs d'actualité depuis le début de la nouvelle réglementation - dépasseront, parce qu'ils exigent un saut qualitatif et quantitatif dans la réflexion, les délais dits "de très courte durée".

Je m'interroge donc sur la réflexion que vous avez menée depuis l'an dernier, puisque vous opérez aujourd'hui un recours aux travailleurs intérimaires pour une durée de deux mois minimum, le temps pour vos services de repenser une nouvelle stratégie autrement plus efficace que l'actuelle.

Vous nous disiez justement que les besoins exceptionnels et temporaires pouvaient être pris en charge par une catégorie de contractuels. En quoi l'allongement de la période de collecte des déchets constitue-t-il une dérogation vis-à-vis de cette catégorie ?

La presse nous apprend aussi qu'une trentaine de personnes avaient été engagées dans le cadre de cette nouvelle réforme de la collecte des déchets. À combien les nouveaux recrutements nécessaires pour pallier les difficultés rencontrées à ce jour sont-ils évalués ?

Enfin, à l'aune des événements qui précèdent, avez-vous revu votre position quant au recours au travail intérimaire dans la fonction publique ? Le cas échéant, avez-vous initié une réflexion globale à ce sujet au niveau du gouvernement ?

### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (*in het Frans*).- *Ik wil een vraag stellen over een andere praktijk die zich in sommige instellingen van*

### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je voudrais profiter de cette très intéressante interpellation pour vous poser une question sur l'intérim ou sur

*openbaar nut voordoet, namelijk het inschakelen van zelfstandigen in bijberoep of hoofdberoep.*

*Statutaire ambtenaren in dienst nemen, gebeurt niet van vandaag op morgen. Daarom moet de overheid kunnen rekenen op contractuelen en andere personen. Dit is de gelegenheid voor werkzoekenden om hun kans te wagen om als uitzendkracht of zelfstandige aan de slag te gaan.*

*Ik ben geen man van links, maar rekening houdende met alle uitdagingen van vandaag, zoals ziekten, herstructureringen en de zesde staatshervorming, vind ik dat we alle middelen moeten aanwenden om mensen kwaliteitsvolle jobs te kunnen aanbieden.*

*Wat gebeurt er wanneer deze mensen, na twee jaar lang als uitzendkracht of zelfstandige te hebben gewerkt, worden aangeworven omdat ze geschikt worden bevonden voor de job? Hoe wordt deze werkperiode in rekening gebracht?*

*Ik ken mensen die vier tot vijf jaar lang met verschillende contracten gewerkt hebben. Omdat de budgetten nog niet rond waren, kon de administratie hen jarenlang geen duurzame baan garanderen. Ik bewonder mensen die bereid zijn om tijdelijke jobs uit te oefenen.*

*De jaren als uitzendkracht of zelfstandige bij de overheid of een instelling van openbaar nut (ION) zouden in aanmerking moeten worden genomen als reële dienstjaren. Anders doet er zich een vorm van ongelijkheid voor, wanneer die mensen uiteindelijk worden aangeworven.*

*Hoe zit dat nu met de valorisatie van de dienstjaren in dienst van de overheid?*

une autre forme de flexibilité, qui se pratique notamment dans certains organismes d'intérêt public : le recours à des indépendants à titre complémentaire ou principal.

L'engagement de fonctionnaires statutaires pour faire face à certains défis dans la fonction publique ne se fait pas du jour au lendemain. Il est donc nécessaire d'avoir recours à des fonctionnaires contractuels et à d'autres types de personnes. C'est aussi l'occasion, pour certains demandeurs d'emploi, de tenter leur chance via l'intérim ou l'exercice d'une activité d'indépendant.

Je ne suis pas un homme de gauche, mais je trouve qu'offrir aux gens des emplois de qualité est un combat que nous devons mener. Eu égard à tous les enjeux actuels - maladies, restructurations, sixième réforme de l'État -, nous devons utiliser tous les leviers possibles et imaginables pour ce faire. Il serait idiot de nous en priver, du moins tant que nous ne participons pas à une certaine forme de précarisation.

Ma question concerne donc ce qui se passe lorsque ces personnes sont in fine engagées parce qu'on a constaté, via l'intérim ou un ou deux ans de travail comme indépendant, qu'elles convenaient à l'emploi et effectuaient les tâches demandées. Se pose alors le problème de la valorisation de cette période de travail.

Je connais un certain nombre de personnes qui ont volontairement travaillé pendant quatre ou cinq années sous divers contrats. Les budgets étant ce qu'ils sont et devant encore être négociés, l'administration ne pouvait pas leur offrir une garantie pérenne avant plusieurs années.

Je salue les personnes qui acceptent cette précarisation professionnelle temporaire. Il faut leur permettre de valoriser ces quatre ou cinq années passées dans la fonction publique ou dans les organismes d'intérêt public (OIP) sous un statut d'intérimaire ou d'indépendant, en les considérant comme de vraies années de travail. À défaut, il s'agit d'une forme de précarisation, alors que ces personnes sont in fine engagées après avoir répondu aux attentes et participé à l'équilibre budgétaire.

Pouvez-vous me rassurer quant à la valorisation des années de travail au service du secteur public ?

**De voorzitter.**- Mevrouw Genot heeft het woord.

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik blijf voorstander van het oude linkse standpunt, namelijk dat de overheid en in de instellingen van openbaar nut (ION) geen beroep doen op uitzendkrachten.*

*Ik hoor hier argumenten voor het in dienst nemen van werkzoekenden als uitzendkracht. Het is nog altijd veel beter om met een contract te worden aangeworven! Ik zie er het nut niet van in om het uitzendbureau als tussenstation in te schakelen en te verrijken, terwijl we zelf kunnen aanwerven.*

*We kunnen ons ook vragen stellen bij de transparantie en de gelijkheid van kansen voor werkzoekenden. Bij overheidsvacatures is het belangrijk dat de functie voor iedereen toegankelijk is. Medewerkers moeten dan ook via eerlijke en transparante procedures aangeworven worden en dat is niet gegarandeerd bij de uitzendkantoren.*

*Ik hoop dat de staatssecretaris ons kan geruststellen door te bevestigen dat ze verkiest te werken met contractuelen eerder dan met uitzendkrachten en dat ze zal ophelderen wat er bij Net Brussel aan de hand is. Als ze nu de deur op een kier zet voor uitzendkrachten, kunnen andere instellingen moeilijk verboden worden om dat ook te doen.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Laanan heeft het woord.

**M. le président.**- La parole est à Mme Genot.

**Mme Zoé Genot (Ecolo).**- Étant donné que Mme Laanan, en plus d'être responsable de Bruxelles-Propreté, est aussi ministre de la Fonction publique, j'espère qu'elle va nous rassurer.

Pour ma part, je soutiens l'ancienne position socialiste, qui consistait à refuser le recours à l'intérim dans la fonction publique. Je pense d'ailleurs que la règle devrait être la même dans la fonction publique apparentée, c'est-à-dire dans les organismes d'intérêt public (OIP). En effet, dans cette commission, on m'a souvent expliqué que c'était exactement la même chose, même si par la suite, la réflexion sur les OIP a un peu évolué.

Si c'est la même chose, il faut appliquer les mêmes règles, si elles sont bonnes. Et celles relatives au non-recours à l'intérim sont, pour moi, importantes. J'entends ici des arguments selon lesquels il serait bon, pour les chercheurs d'emploi, d'être engagés via l'intérim. Il est cependant encore mieux d'être engagé avec un contrat ! Les sociétés d'intérim et leur actionariat se portent très bien, et je ne vois pas l'utilité de payer un intermédiaire et d'enrichir ces sociétés, alors que l'on peut procéder à des engagements de manière directe.

Ensuite se pose la question de la transparence et de l'égalité entre demandeurs d'emploi. Il est important, quand on engage dans la fonction publique, que le poste vacant soit accessible à tous. Comme vous l'avez dit, nous espérons qu'à terme, et quel que soit le modèle via lequel les personnes concernées par cette interpellation ont été engagées, elles puissent rester dans la fonction ou l'entreprise publique. Il faut donc qu'elles puissent y entrer via des procédures équitables et transparentes, ce qui n'est pas garanti par l'intérim.

J'espère donc que vous allez nous rassurer quant à votre volonté de continuer à travailler avec des contrats plutôt que via l'intérim, et que vous allez nous donner des éclaircissements sur ce qui se passe à Bruxelles-Propreté. Si vous ouvrez ici la porte du travail intérimaire, je vous vois en effet difficilement refuser à d'autres collègues de l'emprunter également.

**M. le président.**- La parole est à Mme Laanan.

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris** (in het Frans).- *Mijnheer Van Goidsenhoven, ik ben helemaal niet van mening veranderd. Ik ben het absoluut oneens met uw bewering dat uitzendarbeid een ontegenzeggelijke troef is. Integendeel, ik vind dat die vorm van tewerkstelling net het statuut van de werknemers ondergraaft.*

*Ik ben het eerder eens met mevrouw Genot. Hoewel uitzendarbeid een aantal mensen wel aan een vaste baan helpt, is het niet bewezen dat ze anders geen kans zouden maken op de arbeidsmarkt.*

*In het openbaar ambt lijkt uitzendarbeid me in tegenspraak met de principes van continuïteit en onafhankelijkheid van de ambtenaren. Dat Net Brussel uitzendkrachten inzet, is uitzonderlijk en moet helpen om de werklast van de vaste teams op woensdag te verlichten.*

*De woensdagen zijn sinds de hervorming van de afvalophaling een probleem, omdat dan de langste en zwaarste ophaalrondes plaatsvinden. Die rondes moeten grondig worden aangepast. Op andere dagen loopt de ophaling vrij goed, als zijn er soms wat kleinere problemen, zoals een vergeten vuilniszak.*

*Een dermate grootschalige hervorming van de afvalophaling gaat onvermijdelijk gepaard met een aantal kinderziekten. Omdat er voor de woensdagen een oplossing moest komen, doen we alleen op die dag een beroep op uitzendkrachten. Dat neemt niet weg dat we zullen nagaan hoe we het werk op die dag beter kunnen verdelen door personeel vast in dienst te nemen.*

*Sommige andere openbare instellingen doen af en toe een beroep op uitzendkrachten, maar als socialiste is mijn standpunt duidelijk: een vast statuut blijft de doelstelling. We willen zo veel mogelijk een vast statuut kunnen aanbieden, ook al is dit niet gemakkelijk. De oprichting van een gewestelijke Selor moet ons daarbij helpen.*

*Dat heeft natuurlijk betrekking op het openbaar ambt in het algemeen, maar ook op de ambtenaren van Net Brussel die in eerste instantie als contractuelen in dienst komen en statutair worden na het afleggen van een examen. Jaarlijks worden er 100 tot 115 ambtenaren bij Net Brussel*

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- *D'emblée, je voudrais dire à M. Van Goidsenhoven que je n'ai pas changé d'avis. Je ne considère absolument pas que le travail intérimaire soit "un atout incontestable", pour reprendre votre expression. Au contraire, j'estime que cette forme de travail conduit à une précarisation des travailleurs.*

*Je rejoins plutôt les observations de Mme Genot. Si le travail intérimaire a permis à certains de trouver un emploi fixe, il faudrait aussi prouver qu'ils n'auraient pu accéder au marché du travail autrement.*

*Dans la fonction publique, ce type de contrat me paraît contraire aux principes de continuité et d'indépendance des fonctionnaires. Le recours de Bruxelles-Propreté à des travailleurs intérimaires a été la solution ponctuelle la plus adéquate pour soulager un jour par semaine - le mercredi - le travail de mes équipes.*

*Comme vous le savez sans doute pour l'avoir lu dans la presse ou constaté en tant que citoyen, depuis la réforme des collectes, le mercredi est un jour problématique pour les équipes, parce que les tournées sont lourdes et longues. L'organisation de cette journée doit être totalement repensée.*

*Les cinq autres jours fonctionnent plutôt bien, même s'il y a parfois des couacs. Il m'arrive en effet de recevoir des messages électroniques de citoyens dont les poubelles ont été oubliées, mais en règle générale, les tournées se passent bien.*

*Une réforme des collectes de cette ampleur est assez révolutionnaire et fait inévitablement quelques maladies de jeunesse. Nous avons constaté qu'il fallait trouver une solution pour le mercredi et pour ne pas laisser les agents dans la détresse à cause d'une surcharge de travail, nous avons décidé de recourir à une société intérimaire pour ce seul jour.*

*Notre volonté est cependant d'évaluer la situation afin d'examiner comment mieux répartir la charge de travail ce jour-là pour, au final, embaucher ce personnel de manière plus pérenne. Je vous rejoins tous sur ce point.*

*Certaines autres organisations publiques recourent en effet parfois au travail intérimaire. Ma position,*

*benoemd. Zulke banen leiden tot stabiliteit en een degelijk pensioen.*

*Sommige instellingen nemen contractuelen in dienst, omdat ze niet op Selor kunnen wachten. Dat staan we toe, al mag het geen gewoonte worden. Een volwaardig statuut aanbieden, blijft onze eerste prioriteit.*

*Voor rekruteringen werken we ook samen met instellingen, zoals Actiris. We moeten de Brusselse werkzoekenden de kans bieden om zonder discriminatie toe te kunnen treden tot het openbaar ambt.*

*Ook de anciënniteitskwestie kwam ter sprake. Met het nieuwe statuut hebben we een einde gemaakt aan de beperking tot zes jaar anciënniteit in de privésector die in rekening wordt gebracht. Alle anciënniteitsjaren worden voortaan mee in rekening genomen.*

*Ook voor uitzendkrachten die op termijn in vaste dienst willen treden, wordt met alle ervaring bij Net Brussel rekening gehouden, al is het niet de bedoeling dat ze jarenlang uitzendkracht blijven.*

*De evaluatie volgt dit voorjaar. Het is de bedoeling om de ophaalteams en de rondes drastisch te hervormen om het leven van de Brusselaars te vereenvoudigen, zonder dat de werknemers van Net Brussel over hun limieten moeten gaan. Daarover plegen Net Brussel en de vakbondsafgevaardigden ruim overleg.*

*Uitzendarbeid kan dus een tijdelijke oplossing zijn die kan leiden tot een vast contract of zelfs een benoeming.*

en tant que socialiste, est claire : l'objectif reste de pouvoir accorder un réel statut. Même si l'engagement contractuel est possible, nous faisons tout pour que nos agents puissent être statutarisés, malgré tous les problèmes que nous connaissons.

C'est pour améliorer cette situation que nous créons un Selor régional. Il s'agit d'une réponse forte que nous apportons au fait que le Selor fédéral ne joue pas son rôle dans notre Région.

Bien entendu, cela touche les services de la fonction publique de manière générale, mais aussi les agents de Bruxelles-Propreté qui, dans un premier temps, entrent comme contractuels et qui peuvent ensuite passer des examens pour obtenir une statutarisation. Tous les ans, entre 100 et 115 agents sont statutarisés. Cela démontre que ce type de métiers peut apporter une réelle stabilité d'emploi et une pension à la hauteur du travail fourni tout au long de la vie.

Notre priorité reste donc l'obtention du statut. Le contrat est une formule allégée et rapide parfois nécessaire. Certains organismes font simplement appel à des contractuels parce qu'ils n'ont pas le temps d'attendre un recrutement par le Selor. Dans ce cas, nous accordons une autorisation, mais nous ne voulons pas que cela devienne une habitude, car le statut représente le bien-être que nous voulons offrir à nos agents.

Pour ce qui relève des engagements, nous passons également par des organismes comme Actiris. Nous nous devons de donner aux chômeurs bruxellois l'occasion de pouvoir intégrer la fonction publique sans discrimination.

Enfin, la question de l'ancienneté a également été abordée. Avec le nouveau statut, nous avons carrément mis fin à la limite des six ans d'ancienneté dans le secteur privé que l'on pouvait prendre en considération. Il n'y a désormais plus de limites en la matière, puisque toutes les expériences valorisables sont prises en considération. Il s'agit d'une avancée significative pour les travailleurs.

Concernant les agents intérimaires qui pourraient être pérennisés à terme s'ils le souhaitent, il est clair que l'expérience acquise au sein de l'agence sera valorisée, et ce même si le but n'est pas qu'ils restent intérimaires pendant des années.

**De voorzitter.**- De heer Van Goidsenhoven heeft het woord.

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *U zegt dat u niet van mening bent veranderd, maar uw standpunt is toch enigszins versoepeld sinds juni 2015.*

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *In de politiek moet je in staat zijn problemen aan te pakken. Dat staat los van mijn principes.*

**De heer Gaëtan Van Goidsenhoven (MR)** *(in het Frans).*- *Mochten er zich andere noden voordoen, zou u dan bereid zijn om nog meer uitzendkrachten in te schakelen of legt u zichzelf toch een beperking op?*

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris** *(in het Frans).*- *Momenteel gaat het om een dag per week en om dertig tot veertig uitzendkrachten. Op termijn wil ik die mensen een contract aanbieden.*

**De voorzitter.**- Mevrouw Genot heeft het woord.

L'évaluation est prévue pour le printemps 2017 et à cette occasion, l'idée est de pouvoir repenser complètement les équipes et tournées, afin de simplifier la vie du citoyen bruxellois de semaine en semaine sans que la charge de travail ne dépasse les limites de l'acceptable pour les agents de Bruxelles-Propreté.

Nous tenons à garantir le bien-être de nos travailleurs. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous dialoguons en permanence avec la direction de l'agence, mais aussi avec les organisations syndicales, même si l'ensemble de la réforme proposée ne leur plaît pas.

Nous nous rejoignons tous sur le fait que l'intérim est une solution temporaire que nous devons dépasser en proposant des contrats et, mieux encore, à terme, des statuts.

**M. le président.**- La parole est à M. Van Goidsenhoven.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- J'ai entendu la réponse de la secrétaire d'État, qui nous dit n'avoir pas changé d'avis. J'observe néanmoins un certain assouplissement par rapport à sa position de juin 2015.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- Quand on fait de la politique, on doit être capable de répondre en temps opportun aux problèmes qui se posent. Cela ne change toutefois rien à ma philosophie.

**M. Gaëtan Van Goidsenhoven (MR).**- En effet. Le général de Gaulle avait l'habitude de dire que la politique est l'art du possible.

Le cas échéant, si d'autres nécessités se faisaient jour, seriez-vous prête à aller plus loin dans l'usage de l'intérim ? Vous êtes-vous fixé une limite dans l'acceptabilité de ce moyen ?

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État.**- Pour le moment, ce recours est appliqué un jour par semaine et touche entre 30 et 40 personnes. À terme, je souhaite que l'on pérennise ces emplois par des statuts contractuels.

**M. le président.**- La parole est à Mme Genot.



**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** (in het Frans).- *Uw uitleg stelt met niet echt gerust. U hebt het wel over uitzendarbeid als een tijdelijke oplossing, maar ik vrees dat minister Vanhengel en anderen de Laanan-jurisprudentie zullen aangrijpen om acute problemen op te lossen, zoals de regionalisering van bepaalde bevoegdheden.*

*De vakbonden hadden zelfs al voor de invoering van de nieuwe afvalophaling aan de alarmbel getrokken. Hoe lang denkt u een beroep te moeten doen op uitzendkrachten?*

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris** (in het Frans).- *Tot de evaluatie in het voorjaar. Dan zullen we oplossingen voorstellen om de uitzendarbeid af te bouwen. We willen absoluut geen uitzendkrachten blijven inzetten bij Net Brussel. Het gaat om het uitwerken van een oplossing voor een welomschreven probleem. De regering bespreekt al een hele tijd de rekrutering van contractuelen, maar dat ligt allemaal niet zo simpel.*

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** (in het Frans).- *Hopelijk vindt de evaluatie in het begin van het voorjaar plaats!*

**De voorzitter**.- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Uit het antwoord van de staatssecretaris blijkt dat alles draait rond de continuïteit van de openbare dienst. De regel is mensen contractueel in dienst nemen en daarna pas overgaan tot benoemingen.*

*Ik ben het met mevrouw Genot eens wat de transparantie betreft. Een ruime bekendmaking van de werkaanbiedingen voor zowel contractuele als statutaire banen verhindert vriendjespolitiek en is gunstig voor alle Brusselaars.*

**Mme Zoé Genot (Ecolo)**.- Je ne suis pas vraiment rassurée. Si vous avez parlé de l'intérim comme d'une solution temporaire, je crains un peu que certains, comme M. Vanhengel ou d'autres, finissent par utiliser la jurisprudence Laanan pour résoudre des problèmes ponctuels, liés, par exemple, à la régionalisation de certaines matières ou à certaines maladies de jeunesse, au moyen de l'intérim.

Il y avait en effet un problème, puisque les syndicats avaient déjà tiré la sonnette d'alarme avant même le début de l'expérience. À combien de temps estimez-vous cette période temporaire de recours à l'intérim ?

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État**.- Jusqu'à ce que nous ayons procédé à cette évaluation, prévue au printemps 2017. Ensuite, des solutions seront proposées pour mettre fin au recours aux intérimaires. Notre volonté n'est pas de garder des intérimaires à Bruxelles-Propreté. Nous avons répondu à un problème ponctuel qui a permis de soulager les travailleurs, lesquels étaient dans un inconfort total.

Je voudrais aussi vous rassurer au sujet du recours aux intérimaires. Rien que pour obtenir des contractuels - un statut déjà plus stable pour les travailleurs -, les débats sont déjà très longs au sein du gouvernement. Ce n'est pas accepté si facilement !

**Mme Zoé Genot (Ecolo)**.- Comme le printemps dure jusqu'au 21 juin, j'espère que ce sera plutôt pour le début du printemps que pour la fin !

**M. le président**.- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- La réponse de la secrétaire d'État a permis de mettre en évidence les balises qu'il faut poser, à savoir essentiellement la continuité du service public. La règle doit demeurer la contractualisation et la statutarisation. Je comprends que la contractualisation passe avant la statutarisation.

Là où je rejoins Mme Genot, c'est en ce qui concerne la transparence. Elle passe par la plus large publicité possible des offres, qu'elles concernent les contractualisations ou les statutarisations. Cela ne peut être que bénéfique

**Mevrouw Fadila Laanan, staatssecretaris** (in het Frans).- *Met alle websites die er bestaan, kan het haast niet transparanter. Wat dat betreft is Brussel vrij voorbeeldig.*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *Ik denk in de eerste plaats aan de gemeentelijke websites, waarop niet systematisch alle vacatures verschijnen. Alle vacatures voor overheidsbanen samenbrengen is een taak die Actiris op het lijf is geschreven. Tot nu toe bestaat er geen vacatureoverzicht per gemeente, zoals in Vlaanderen. Dat zou nochtans erg nuttig zijn.*

*Ik kan niet akkoord gaan met mevrouw Genots principiële veroordeling van uitzendarbeid. Uitzendarbeid kan een oplossing bieden, wanneer de continuïteit van de dienst in het gedrang komt.*

*U mag trouwens niet vergeten, mevrouw Genot, dat uw partij tien jaar lang T-Brussels steunde, wat toch een openbaar uitzendkantoor was. U kunt niet tegelijkertijd warm en koud blazen!*

**Mevrouw Zoé Genot (Ecolo)** (in het Frans).- *Dat zocht zijn cliënten wel in de privésector.*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *U vergist zich, want 95% van de cliënten waren overheidsbedrijven.*

*Als u de verslagen van de toenmalige Ecoloministers leest, zult u zien dat T-Brussels op het einde van de vorige regeringsperiode een publiekrechtelijke naamloze vennootschap werd. Als vrouw van links pleitte u, mevrouw de staatssecretaris, voor het openbaar houden van het bedrijf, maar anderen waren voorstander van een privatisering. Ecolo steunde T-Brussels, terwijl mijn partij van mening was dat we zo'n dure dienst niet op kosten van de belastingbetaler konden blijven aanbieden. Daarom hebben we de*

pour les Bruxellois et cela permettra d'éviter le phénomène de bouche à oreille auquel on assiste parfois.

**Mme Fadila Laanan, secrétaire d'État**.- Avec tous les sites internet disponibles, la situation est vraiment transparente. À Bruxelles, la situation est même assez exemplaire à cet égard.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- Je pense notamment aux sites des communes, qui ne reprennent pas systématiquement l'ensemble des emplois à pourvoir. Disposer d'un outil qui centralise l'ensemble des emplois publics dans le sens le plus large possible est une mission qui échoit à Actiris.

Aujourd'hui, on n'a pas encore une vision commune par commune des emplois disponibles. Comme je l'ai déjà dit à M. Gosuin, il serait utile, comme c'est déjà le cas le Flandre, d'avoir cette vision, afin de pouvoir postuler pour un emploi disponible le plus proche de son domicile. Cela aiderait de nombreuses personnes.

Là où je ne rejoins pas Mme Genot, c'est dans la condamnation urbi et orbi du système de l'intérim. Il présente une plus-value dans des cas où il faut faire face aux contingences de la continuité du service public. D'ailleurs, je rappelle à Mme Genot que son parti a soutenu pendant dix ans T-Brussels, qui était bel et bien une agence publique d'intérim. On ne peut pas dire tout et son contraire !

**Mme Zoé Genot (Ecolo)**.- Elle s'adressait au secteur privé.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI)**.- Vous vous trompez car 95% de ses clients étaient des entreprises publiques.

Si vous lisez les rapports des ministres Ecolo de l'époque, vous verrez qu'à la fin de la législature précédente, entre 2013 et 2014, nous avons assisté à la transformation de T-Brussels en société anonyme de droit public. Alors que vous, Mme la ministre, en tant que femme de gauche, plaidez pour que cette société demeure dans le secteur public, d'autres insistaient pour qu'elle soit privatisée. Ecolo a soutenu T-Brussels, là où mon parti estimait qu'on ne pouvait continuer à offrir un service aussi cher aux frais du contribuable. On

*stekker eruit getrokken.*

*Ecolo wou T-Brussels koste wat kost behouden. De regering ging daar niet in mee, omdat ze meende dat de openbare sector dit niet beter aanpakt dan de privésector. U mag niet vergeten, mevrouw Genot, dat uw partij de voorbije tien jaar het openbare uitzendbedrijf steunde. U lijkt dat vergeten te zijn.*

*De website van Actiris heeft een rubriek 'werken als uitzendkracht', omdat dit voor sommige mensen interessant kan zijn. De uitzendsector is goed voor 1% tot 2% van de tewerkstelling en biedt mensen de kans om ervaring op te doen. Toch mag het nooit de regel worden.*

*Ik ben voor een voortgezette opleiding, maar ook voor een zo gevarieerd en mobiel mogelijke carrière in het gewest. Dat is het statuut dat we moeten nastreven en waarin het gewest moet investeren.*

*- Het incident is gesloten.*

a donc débranché la prise. Je ne sais pas si c'était courageux.

Ecolo désirait à tout prix maintenir T-Brussels en vie. Ce gouvernement s'y est refusé, jugeant que le public ne faisait pas mieux les choses que le privé. Il a décidé de favoriser un partenariat avec le privé tout en donnant des moyens à Actiris, davantage destinés à la formation et autres. Je salue ce choix difficile fait par Grégor Chapelle et d'autres. Considérant que T-Brussels était un échec, ils ont choisi de l'abandonner mais, en même temps, de recourir moins souvent au privé.

Je voulais rappeler à Mme Genot qu'au cours de ces dix dernières années, son parti a soutenu l'intérim public. Elle semble l'avoir oublié.

D'ailleurs le site d'Actiris affiche une rubrique "travailler comme intérimaire" parce que, pour certaines personnes, cela peut représenter une opportunité. Je ne veux pas condamner cette frange marginale de l'emploi, qui en représente 1 ou 2% et qui permet à des gens d'accumuler de l'expérience professionnelle. Mais cela ne doit pas être la règle. La règle doit être la "statutarisation" ; ensuite, il y a la contractualisation. Le but, c'est d'offrir à chacun le poste le plus stable possible qui offre de vraies perspectives d'emploi.

Je suis pour la formation continue, mais aussi pour qu'on s'engage à offrir à nos travailleurs une carrière qui soit la plus variée et la plus mobile possible au sein de la Région. C'est ce statut-là qu'il faut viser. La Région doit investir dans son personnel statutaire comme contractuel.

*- L'incident est clos.*