

**COMMISSION DES FINANCES ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES**  
**COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN****SÉANCE DU MERCREDI 26 JUIN 1996**  
**VERGADERING VAN WOENSDAG 26 JUNI 1996****SOMMAIRE :**

## DEMANDES D'EXPLICATIONS (Discussion):

Demande d'explications de M. Hatry au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur « la dégradation du secteur de la vente et de l'après-vente dans l'industrie automobile ».

*Orateurs :* **MM. Hatry, Delcroix, Coene, M. Di Rupo**, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications, p. 270.

Demande d'explications de M. Poty au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur « l'obligation pour les banques et sociétés de crédit de fournir certaines informations à leurs clients ».

*Orateurs :* **M. Poty, M. Di Rupo**, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications, p. 276.

**INHOUDSOPGAVE :**

## VRAGEN OM UITLEG (Bespreking):

Vraag om uitleg van de heer Hatry aan de Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over « de achteruitgang van de sector verkoop en onderhoud in de auto-industrie ».

*Sprekers :* **de heren Hatry, Delcroix, Coene, de heer Di Rupo**, Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, blz. 270.

Vraag om uitleg van de heer Poty aan de Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie over « de verplichting voor banken en kredietinstellingen om bepaalde inlichtingen aan hun cliënten mee te delen ».

*Sprekers :* **de heer Poty, de heer Di Rupo**, Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie, blz. 276.

PRÉSIDENCE DE **M. HATRY**, PRÉSIDENT  
VOORZITTERSCHAP VAN **DE HEER HATRY**, VOORZITTER

La séance est ouverte à 10 h 15 m.

De vergadering wordt geopend om 10 h 15 m.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. HATRY AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS SUR «LA DÉGRADATION DU SECTEUR DE LA VENTE ET DE L'APRÈS-VENTE DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE»

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER HATRY AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE EN TELECOMMUNICATIE OVER «DE ACHTERUITGANG VAN DE SECTOR VERKOOP EN ONDERHOUD IN DE AUTO-INDUSTRIE»

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la demande d'explications de M. Hatry au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «la dégradation du secteur de la vente et de l'après-vente dans l'industrie automobile».

Puis-je demander à Mme Van der Wildt de me remplacer à la présidence de la commission ?

*Mme Van der Wildt, vice-présidente,  
prend la présidence de l'assemblée*

**Mme la Présidente.** — La parole est à M. Hatry.

**M. Hatry** (PRL-FDF). — Madame la Présidente, dans notre pays, deux secteurs constituent de puissants instruments, soit de relance, soit, au contraire, de freinage économique : d'une part, le secteur de la construction, d'autre part, celui de l'automobile.

En ce qui concerne le secteur de la construction, le Gouvernement a très bien compris ce qui précède puisque, moyennant bien entendu certaines conditions, il a baissé le taux de TVA relatif à la construction d'immeubles, et ce jusqu'en 1997. Malheureusement, les rumeurs les plus folles, du moins j'ose l'espérer, circulent en matière de taxation de l'immobilier. Cela s'apparente à une tactique de *stop and go* puisque l'excellente mesure prise par le Gouvernement en matière de TVA, susceptible d'entraîner une relance du secteur, risque dès lors de se révéler tout à fait inefficace, ce qui tendrait à faire croire que le Gouvernement tient à démentir les fameux dictons selon lesquels «le Belge a une brique dans le ventre» et «quand le bâtiment va, tout va».

Ces adages sont également, en quelque sorte, valables pour le secteur de l'automobile puisque l'on dit aussi : «Quand l'auto va, tout va.» Le Belge, épris de liberté, a vu dans sa voiture un instru-

ment important à cet égard : «Ma voiture, c'est ma liberté». Mais malheureusement, alors qu'il suffirait probablement de peu de choses pour relancer l'économie et favoriser le facteur de multiplication puissant qui caractérise ce secteur de l'automobile, la situation n'est vraiment pas bonne, du fait des surcharges répétées d'impôts.

Les accises constituent un élément — facilement mesurable — tout à fait essentiel de la politique en la matière. Or, depuis que la coalition actuelle est en place, elles sont passées de 11,20 à 21,15 francs au litre pour l'essence super, soit quasiment une augmentation de 100 p.c., de très loin supérieure à l'accroissement du coût de la vie. En ce qui concerne le diesel, la hausse est encore plus forte puisque les accises, d'un montant de 5,25 francs avant le 1<sup>er</sup> janvier 1989, s'élèvent actuellement à 11,70 francs au litre.

Ce qui précède est une indication parmi d'autres des mesures prises, que l'on devrait peut-être essayer de corriger.

Tout cela montre à quel point nous avons raté de précieuses occasions, alors qu'il s'agit de deux secteurs de «multiplication» par excellence. La situation doit pourtant encore être améliorée. En effet j'insiste à nouveau sur cette caractéristique de multiplicateur que présente le secteur automobile en Belgique, de par son importance socio-économique. En 1995, le parc belge de véhicules à moteur comprenait plus de cinq millions de véhicules, dont 4,174 millions de voitures. En 1994, près de un million trois cent mille véhicules ont été assemblés en Belgique, dont plus de 90 p.c. destinés à l'exportation. De ce fait, la Belgique est le pays qui a, par nombre d'habitants, la plus haute intensité de l'industrie automobile, tout en n'ayant pas — sans doute n'est-ce pas un élément de force — de marques propres. En conséquence, nous dépendons des décisions prises par les quartiers généraux qui ne sont pas situés en Belgique. C'est évidemment un élément dont il faut tenir compte.

Pour ce qui est des activités dépendantes — distribution automobile, service après-vente et secteurs connexes — celles-ci totalisent plus de 18 000 entreprises, occupent plus de 80 000 personnes et représentent 600 milliards de francs de chiffre d'affaires par an. Nous avons, en effet, réussi à mener une magnifique reconversion. Souvenons-nous combien nous redoutions en 1958, lorsque nous sommes entrés dans la Communauté européenne, que les usines de montage soient condamnées à disparaître parce que leur implantation dépendait d'un droit d'entrée fortement différencié entre les véhicules entièrement montés et les pièces que l'on importait en vue de leur assemblage. C'est grâce à cela que nous avons suscité, jusqu'à cette époque, l'implantation de très importantes usines de montage. Mais, à partir du moment où il n'était plus

possible de maintenir cette discrimination, ce qui fut le cas à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1958, nous pouvions craindre, à juste titre, que ces usines de montage disparaissent. Certaines ont d'ailleurs disparu, par exemple l'usine Mercedes à Malines, les opérations de montage étant désormais exécutées dans le pays d'origine. Dans d'autres cas, au contraire, une reconversion de ces usines a eu lieu, et nous pouvons nous targuer d'avoir, à l'heure actuelle, à la fois des entreprises qui se sont réorientées vers le montage de toute pièce de certains modèles appartenant à de grands groupes internationaux et des usines entièrement nouvelles qui ont vu le jour au cours des dernières années. À ce propos, les cinq grandes marques qui montent en Belgique — pour le marché intérieur mais aujourd'hui également pour les 90 p.c. de véhicules assemblés en Belgique et destinés à l'exportation — sont respectivement Volkswagen, Renault, Volvo, Opel et Ford, ce qui représente une gamme tout à fait significative de différents types de véhicules.

La sous-traitance dans le domaine automobile touche tous les secteurs: le textile, la chimie, l'électronique, le plastique et la mécanique en dépendent. Cette industrie de sous-traitance représente 154 milliards et occupe directement plus de 22 000 personnes.

Globalement, toutes les activités qui gravitent autour de l'automobile occupent environ 350 000 personnes dans notre pays, ce qui est très significatif puisqu'en fait, cela revient à considérer qu'un Belge actif sur dix vit, à l'heure actuelle, du secteur automobile.

Les chiffres sont éloquentes mais la morosité de l'économie belge combinée aux différentes attaques et mesures fiscales successives tant de l'actuel Gouvernement que du précédent à l'égard du secteur, nous conduit inévitablement vers une évolution inquiétante du volume de l'emploi dans ce secteur ainsi que dans le marché automobile en général. En effet, on peut constater un véritable effondrement depuis 1993. Je rappelle qu'en 1992, des changements importants sont intervenus en matière fiscale. L'immatriculation de voitures neuves en Belgique est passée de quatre cent septante-quatre mille véhicules en 1990 à trois cent cinquante-neuf mille en 1995, avec les conséquences que l'on peut imaginer en ce qui concerne l'emploi. La comparaison montre donc une diminution de 23 p.c. du volume des ventes en Belgique. D'après les informations diffusées par la FEBIAC, on se situe aujourd'hui au niveau le plus bas depuis 1984.

Nous avons donc connu une régression dans un secteur performant et moderne, à l'image de l'industrie archaïque et dépassée des pays de l'Est. Si l'on compare nos chiffres à ceux des pays PECO, on constate une réduction du même ordre de grandeur. Nous n'avons donc rien à envier à ces pays en matière de déclin industriel!

Certes, le traditionnel Salon de l'automobile a permis chaque fois une augmentation substantielle, mais conjoncturelle, du volume des ventes, mais cette amélioration doit être considérée avec une certaine réserve. Ainsi, au cours du mois de mars 1996, 45 352 voitures neuves ont été immatriculées, soit 16,5 p.c. de plus qu'en mars 1995. Toutefois, si l'on se réfère à mars 1994, année qui a également connu un Salon, on constate une baisse de l'ordre de 10 p.c. Le phénomène multiplicateur du Salon s'est donc affaibli au cours de ces deux dernières années et il n'a plus le même impact sur la demande. Il y a donc également même un danger à ce niveau.

De toute manière, la prévision pour 1996 ne semble pas dépasser les 350 000 véhicules, soit environ 10 000 unités en deçà du chiffre de 1995. Aucune mesure de relance n'a, à ce jour, été prise.

Il faut également relever un élément négatif important sur le plan de l'environnement et de la sécurité, à savoir le vieillissement du parc automobile belge. En effet, lorsque l'on considère le nombre de véhicules qui ont été immatriculés à l'état neuf, on constate qu'en 1995, seuls 12 p.c. du parc ont été renouvelés. On est ainsi passé d'une moyenne d'âge moyen du parc de cinq ans, huit mois et quinze jours en 1985 à six ans, cinq mois et vingt-neuf jours en 1994, ce qui représente un allongement de la durée de vie des voitures en Belgique d'environ un an. Le renouvellement est donc ralenti, ce qui induit un affaiblissement des mesures en ce qui concerne la sécurité et la protection de l'environnement. Ce sont

en effet les véhicules neufs qui apportent une contribution déterminante en matière de pollution atmosphérique et de la sécurité sur nos routes. Plus on ralentit le remplacement du parc automobile, moins on est confronté à des véhicules performants. Certains pays voisins, dont la France, n'ont pas hésité à stimuler le renouvellement du parc à l'aide de primes, lesquelles ont eu un effet extrêmement stimulant.

Dans le même temps, le marché de l'après-vente a également connu un recul léger. En raison des directives européennes, on a allégé les contraintes fiscales, mais on a évidemment effectué une compensation dans d'autres domaines fiscaux.

Quand on considère l'effet du manque de confiance des ménages, on constate donc une régression importante mais, heureusement pour le secteur, l'attachement des familles au budget voiture reste important. Si l'on en croit un sondage publié récemment dans *Le Soir*, lorsque le Belge se trouve contraint de diminuer ses dépenses, il économise d'abord sur les frais de vacances, à concurrence de 53 p.c., sur les frais de loisirs pour 50 p.c., sur l'habillement, sur l'épargne pour 29 p.c. et, ensuite seulement, sur le budget voiture. Autre effet, malheureux, lui: ceci peut être un encouragement pour le Gouvernement à aller de l'avant dans la taxation puisqu'une très faible élasticité se dégage en la matière. On peut donc se permettre de toucher à la voiture sans entraîner, à court terme, de trop graves répercussions.

C'est évidemment un stimulant à la taxation mais pas à long terme, malheureusement. Ce secteur constitue donc une véritable poule aux œufs d'or pour les finances publiques. Le Gouvernement en est conscient et il tient compte de cet aspect au niveau de sa politique fiscale. En 1994, l'automobile a rapporté environ 300 milliards de francs au Trésor, soit plus de 10 p.c. des impôts prélevés en Belgique. Les accises avec 122 milliards constituent le poste le plus important, suivi par la TVA sur carburants qui représente 41 milliards. Quant à la TVA appliquée sur les ventes de voitures, elle est de l'ordre de 40 milliards et sur les entretiens et réparations de 12 milliards. Les taxes à l'immatriculation, sur les autoradios et sur les assurances automobiles ne sont pas à négliger, elles non plus.

Tout à l'heure, j'aurai l'occasion d'établir une brève comparaison entre la situation de notre pays et celle de nos principaux voisins. Celle-ci démontrera que c'est en Belgique que les taxes sont les plus élevées, compte tenu des différentes fonctions de l'automobile. De 1987 à 1994, le produit résultant des taxes sur l'automobile est passé de 190 milliards à plus de 300 milliards, comme l'a expliqué notre collègue Daems, député VLD, lors d'un débat en 1995.

L'examen des différentes mesures prises dans le cadre de la rage taxatoire du Gouvernement en la matière est tout à fait significatif. Les exemples suivants le démontrent.

Au niveau des impôts directs, tout d'abord, les dépenses d'achat et d'utilisation des voitures, voitures mixtes et minibus, ont été limitées à 75 p.c. de leur valeur réelle. Deuxièmement, un forfait de 6 francs au kilomètre a été fixé pour ce qui concerne les déplacements du domicile au lieu de travail et inversement. Troisièmement, un kilométrage minimum de 5 000 kilomètres par an — considéré comme effectué à titre privé — a été instauré et constitue donc un avantage en nature dans le chef de celui qui bénéficie d'une voiture d'entreprise. Quatrièmement, le droit à la déduction pour investissement des frais d'achat des voitures d'entreprises et des voitures mixtes est rejeté, sauf pour ce qui concerne les sociétés de taxis et les auto-écoles.

Depuis son instauration, nous avons dû faire face à une augmentation continue de la TVA qui est passée de 17 p.c. à l'origine à 19,5 p.c. puis à 21 p.c. C'est ainsi que parmi les quinze pays de l'Union européenne, en matière de taux TVA, la Belgique se situe à présent immédiatement après le Danemark, lequel applique un taux de 25 p.c. L'augmentation en la matière est particulièrement importante.

Ensuite, le point essentiel qui a empêché le développement récent du parc automobile et constitue un frein systématique à l'apport conjoncturel susceptible de provenir du secteur de l'auto est la taxe de mise en circulation, laquelle visait à compenser la suppression des taux majorés de 25 et de 33 p.c. de TVA.

Au niveau des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, je relève la nouvelle taxe compensatoire des accises, frappant aussi les voitures mixtes et les minibus à moteur diesel. Ensuite, l'eurovignette a été établie pour les poids lourds de 12 tonnes et plus, destinés aux transports de marchandises.

Pour ce qui concerne les moins de 12 tonnes, comme vous le savez, monsieur le Vice-Premier ministre, une autre taxe se profile à l'horizon au profit des Régions — qui engendrera également une perte de confiance — à la suite des négociations que vous avez menées dans vos fonctions précédentes à l'infrastructure: sous peu, les Régions réclameront elles aussi leur pinte de sang fiscal pour cette catégorie de véhicules.

En ce qui concerne les accises sur les carburants, je vous ai donné les chiffres, monsieur le Vice-Premier ministre; pour l'essence, elles représentent 75 p.c. du prix total et pour le diesel, plus de 65 p.c. En réalité, ce que l'on achète à la pompe, c'est de la fiscalité avec une peu de carburant! (*Sourires.*)

Quelles sont les perspectives d'avenir de cette industrie? Tout à l'heure, je citerai brièvement quelques déclarations de M. Louis Schweitzer, président directeur général de Renault, qui place l'industrie automobile de la fin de ce XX<sup>e</sup> siècle dans sa réelle perspective. En Europe, cette industrie a été le véritable support de la croissance économique du XX<sup>e</sup> siècle. De 1945 à 1975, le taux de croissance de cette industrie, comme de celui de la chimie — on observe en effet un parallélisme entre ces deux secteurs —, a été le double de celui de la croissance économique générale. C'était le support du dynamisme économique. Aujourd'hui, ces deux secteurs — surtout celui de l'automobile — sont arrivés à maturité et ne peuvent plus — au moins autant — soutenir la croissance dans nos pays européens.

Si nous avions eu à l'époque la même vision fiscale à l'égard des industries qui ont supporté la croissance du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire l'acier, le charbon, le textile, le verre et les matériaux de construction, on aurait pu estimer que ces industries pouvaient à l'époque être lourdement taxées en raison de leur apport important à la croissance et de leur dynamisme. Aujourd'hui, plus personne ne songerait à taxer ces industries car nous ne sommes que trop heureux quand elles ne disparaissent pas. C'est plutôt de détaxation ou de subsidiation qu'il conviendrait de parler à leur égard. De même, au contraire de ce qui s'est passé pendant les trente années qui ont suivi la deuxième guerre mondiale, le secteur automobile est aussi arrivé à ce stade de maturité. Personne ne pourrait prétendre que ce secteur soutiendra la croissance du XXI<sup>e</sup> siècle en Europe. Ce secteur jouera peut-être encore un rôle de facteur porteur de la croissance dans les pays asiatiques, en Amérique latine ou en Afrique mais certainement pas en Europe ni même aux États-Unis. En Belgique, il génère encore un nombre très important d'emplois et contribue, par des exportations, à une bonne part du PIB, mais la charge fiscale et les autres contraintes le mettent en danger.

Les méthodes par lesquelles nous pouvons tenter de lutter contre la délocalisation découlent des facteurs de production qui ont justifié l'implantation de cette industrie chez nous. J'évoquerai tout d'abord la productivité, associée au coût salarial. Personne n'oserait prétendre que cette combinaison nous place dans une position exceptionnellement compétitive. Notre pays est très productif et, à l'évidence, les dirigeants, les cadres et le personnel de ces usines souhaitent ardemment maintenir et développer cette activité en Belgique. Mais, à l'impossible nul n'est tenu. Vu la qualité de nos produits, la productivité et l'efficacité de notre industrie automobile, le coût global reste satisfaisant mais c'est un combat de tous les jours qui ne peut être mené à bien face à des mesures gouvernementales désavantageuses. Notre position est donc moins favorable que celle de la concurrence mais nous devons maintenir les avantages dont nous disposons encore en freinant au maximum le coût salarial.

Notre pays pourrait trouver un avantage — c'est la deuxième raison — dans la disponibilité du facteur capital. Si nous avions un taux d'intérêt extrêmement faible, les usines se maintiendraient, par exemple, chez nous alors que, dans les pays où l'inflation est plus élevée, la charge d'intérêt serait relativement beaucoup plus importante. Mais nous bénéficions de cet avantage

essentiellement parce que la Belgique est un pays à faible inflation, qui a accroché son unité monétaire au Deutsche Mark. Nous perdrons d'ailleurs cet avantage relatif lorsque la monnaie unique sera instaurée. En effet, à ce moment, et à moins que notre politique budgétaire ne soit plus orthodoxe qu'à l'heure actuelle et que notre solde budgétaire primaire continue à se situer entre 7 et 8 p.c., ce qui pourrait justifier une légère différence, je ne vois pas pourquoi nos taux d'intérêts seraient différents de ceux des autres pays membres de l'Euro. Dans ce domaine donc, pas d'avantage non plus. Que reste-t-il s'il n'y a pas d'avantages pour le coût salarial ni pour le coût du capital?

Deux autres facteurs pourraient entrer en ligne de compte, à savoir le marché et la fiscalité à la production.

Chacun sait que le marché de la voiture de particuliers est saturé en Belgique. L'achat de nouveaux véhicules compense à titre principal le retrait de véhicules de la circulation. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles la construction de nouvelles usines en Europe n'a pas lieu dans les pays où un parc automobile important existe déjà, mais dans des pays comme l'Espagne, où la perspective de développement d'un marché important existe, ce qui n'est pas le cas chez nous. Par conséquent, nous ne gagnons rien dans le domaine du marché. En matière de fiscalité, la taxation indirecte a un impact négatif majeur sur le marché, nous l'avons démontré, puisqu'elle augmente massivement les coûts.

Par ailleurs, la fiscalité directe appliquée aux entreprises, domaine dans lequel nous ne sommes pas tellement bien placés avec notre taux de taxation à l'impôt des sociétés, de plus de 41 p.c. à l'heure actuelle, nous propulse dans le haut du peloton des pays industrialisés d'Europe occidentale.

Il faut donc travailler sur quatre facteurs, à savoir: le coût salarial en principe, la loi sur la compétitivité devrait y conduire; l'intégration du franc belge dans l'Euro qui devrait au moins nous éviter des désavantages financiers à long terme; le marché: la taxation et la fiscalité malheureusement trop lourdes empêchent le renouvellement rapide du parc automobile; la situation des sociétés: la fiscalité a été relevée récemment et, si j'ai bien compris les intentions du ministre des Finances, nous nous orientons encore dans le sens d'un prélèvement sur l'actif des sociétés, sous prétexte de compenser la suppression des droits de succession pour ceux qui détiendraient des actions. En matière de fiscalité directe des entreprises, les perspectives sont donc mauvaises.

Nous pouvons donc agir dans très peu de domaines. En outre, un des éléments récents de la fiscalité nous situe en dehors de l'épure, à savoir la récente taxe de mise en circulation introduite en juin 1992. Cette mesure a eu pour seul effet de freiner le renouvellement du parc automobile et le développement économique de l'industrie automobile. Des mesures à long terme devraient, au contraire, être prises pour favoriser un rajeunissement du parc automobile.

Procédons à une comparaison de la fiscalité actuelle des principaux pays. Je prendrai pour exemple quelques taxes qui ont un impact sur le marché automobile, notamment la taxe spéciale de mise en circulation. Cette dernière n'existe ni au Luxembourg, ni en France, ni en Allemagne. Aux Pays-Bas, la taxe appelée «*Belasting personenauto's en -motorrijwielen*» est cependant de très loin inférieure à la nôtre. La taxe sur l'acquisition d'une voiture belge neuve varie entre 2 500 et 200 000 francs, alors qu'aux Pays-Bas elle se situe entre 1 300 et 3 400 florins, ce qui est nettement inférieur aux montants prélevés en Belgique.

Quant aux frais d'immatriculation, notre pays est de loin le plus cher avec 2 500 francs, contre 1 100 francs au Luxembourg, un maximum de 160 francs français en France — c'est-à-dire 960 francs belges — aux Pays-Bas 420 francs et, en Allemagne, un maximum de 1 000 francs.

J'en viens à la taxe sur les assurances. Nous sommes les seuls à nous livrer à cet exercice consistant à prélever 27 p.c. sur la prime de responsabilité civile et presque autant sur les primes omnium, contre 4 p.c. au Luxembourg, et, en France, 18 p.c. sur l'omnium pour, il est vrai, 35 p.c. sur la responsabilité civile. Aux Pays-Bas, cette taxe n'existe pas et en Allemagne, elle est de 15 p.c.

Si le contrôle technique est une excellente mesure, faut-il pour autant qu'il soit deux fois plus onéreux que dans tous les autres pays ?

Nous sommes également les seuls à taxer les autoradios, qui sont pourtant un outil de sécurité sur la route — je pense au radioguidage.

La fiscalité liée à l'utilisation, hors consommation de carburant, s'élève en moyenne pour un véhicule de onze chevaux fiscaux et de 2 000 cm<sup>3</sup> de cylindrée à 212 000 francs, montant qui englobe aussi l'amortissement de la taxe de circulation et celle sur les primes d'assurance notamment. Pour le Luxembourg, ces taxes s'élèvent à 106 000 francs, pour la France à 176 000 et, pour l'Allemagne, à 133 000 francs. Ici encore la Belgique se singularise par sa fiscalité élevée.

Lorsque j'étais ministre des Finances, j'avais fait réaliser une étude approfondie afin de déterminer si les taxes grevant l'automobile étaient plus importantes que les coûts directs et indirects qu'elle occasionnait ou si c'était l'inverse. À quelques milliers de francs près, c'était équilibré. Aujourd'hui, on peut dire que la balance est renversée et que l'automobile « paie » beaucoup plus au Trésor qu'à l'époque.

Je voudrais maintenant vous lire une citation de Louis Schweitzer, président-directeur général de Renault, dont la filiale importante construit certains modèles, comme la Mégane, exclusivement en Belgique. Volvo fait de même pour son modèle 840 construit à Gand. Voilà donc des dirigeants étrangers qui font confiance à la Belgique ! Nous devons en tenir compte et essayer de ne pas les décevoir.

Voici ce que disait M. Schweitzer en janvier 1996 : « Industriellement, la Belgique se positionne très correctement dans le système de production intégrée que connaît l'Europe automobile aujourd'hui. La position géographique optimale et la flexibilité de la main-d'œuvre restent des éléments très positifs. Mais le coût de cette dernière, sensiblement plus élevé qu'en France par exemple, représente un élément négatif dans l'analyse. Il faut espérer pour la Belgique que cette balance entre atouts et handicaps reste favorable. Comprenez que, dans l'industrie automobile, chaque usine est à présent considérée comme une entité-pilote. Il n'est plus question que certaines unités productives en tirent d'autres vers le haut. Haren a obtenu la production de la Mégane coupé, sur la base de ses qualités intrinsèques, d'un volume de voitures à produire et de ce que nous pensons être une optimisation de la répartition des différentes productions au sein du groupe, mais il n'y a pas de grande différence entre une production à Douai ou à Bruxelles. »

Question : « Ceci signifie-t-il que la présence de Renault à Vilvorde n'est pas garantie pour les années à venir ? »

Réponse : « Mais comment voulez-vous qu'une usine puisse obtenir des garanties d'avenir alors qu'un groupe comme Renault n'en a même pas ? Dans un monde de concurrence, rien n'est jamais garanti. » Ce sont les fameux droits acquis que l'on ne peut garantir au personnel alors que l'entreprise elle-même ne les a pas quant à sa propre pérennité. « Ceci étant, ne cherchez pas de propos alarmistes ou pessimistes dans mon discours. Il n'y a aucune raison que, dans cette compétition de chaque instant, la Belgique ne conserve pas sa place. »

Autre question : « Les fédérations belges du secteur automobile ont été très attentives aux mesures prises par le gouvernement Balladur, puis Juppé, pour favoriser l'achat de voitures neuves. Cette politique ne semble pas les avoir convaincus car elle ne ferait que déplacer les ventes dans le temps. Quel est votre sentiment ? »

Réponse : « C'est exact mais ce n'est pas le seul argument. Ces mesures permettent également un déplacement des ventes de l'occasion vers le neuf et une réduction du volume des importations parallèles. Qui plus est, ce type de mesure permet surtout d'atténuer les effets cycliques de notre marché. En écrétant le sommet et en remplissant le creux de la courbe, nous pouvons réaliser de très sérieuses économies. » Or, la Belgique traverse précisément une période durant laquelle il conviendrait de remplir ce creux.

Dernière question : « Vous pensez à l'incidence de la pression fiscale sur les ventes ? »

Réponse : « L'automobile est une vache à lait fiscale, c'est une évidence. Je dirai que la situation n'est pas gênante tant qu'il existe une expansion naturelle du marché. » Le secteur de l'automobile se trouve aujourd'hui confronté à ce problème. « Je trouve également légitime que des exigences accrues en termes de respect de l'environnement ou de sécurité pèsent sur l'automobile. Mais, dans un marché mûr où l'on constate un vieillissement du parc, il est inconcevable que la pression fiscale sur l'automobile reste ce qu'elle est. Si on la compare avec d'autres produits de consommation, on peut véritablement parler de discrimination. Il n'y a aucune raison de taxer plus durement une voiture qu'un réfrigérateur. »

Je pense que cette remarque est également fondée puisqu'il s'agit d'un produit de consommation durable, arrivé à maturité dans notre pays. Vous ne songez pas en effet à mettre une accise ou une taxe de mise en consommation sur les réfrigérateurs, monsieur le Vice-Premier ministre... En tenant de tels propos, je vous donne peut-être des idées !

Cet effet qui découle du régime fiscal désastreux actuellement imposé au secteur automobile est donc extrêmement pervers. Il faut à tout prix éviter que l'impôt ne tue l'impôt. Or, dans le secteur de l'automobile, le stade du plafonnement est atteint. La réduction de la fiscalité doit permettre d'améliorer la sécurité routière et d'amener une mobilité durable pour tous les automobilistes, ce qui augmentera la flexibilité de la localisation des travailleurs. Il faut améliorer les conditions de l'environnement, relancer la consommation et veiller à la santé économique du secteur. Enfin, il faut donner un regain de confiance général aux consommateurs.

À mon sens, la première contribution de votre Gouvernement en cette matière devrait se concrétiser par une modulation et une diminution générales de la taxe de mise en circulation. Il faut en tout cas éviter que l'industrie automobile ne devienne la sidérurgie de l'an 2005. Or, la politique que vous pratiquez risque de conduire malheureusement à cette impasse.

J'espère donc que vos réponses nous apporteront un soupçon d'espoir, monsieur le Vice-Premier ministre.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Delcroix.

**De heer Delcroix (CVP).** — Mevrouw de Voorzitter, ik verklaar mij akkoord met verscheidene aspecten van de uiteenzetting van de heer Hatry. Zo mag men de auto niet ongebreideld blijven taxeren. Ik wil ook enkele relativerende opmerkingen maken. De auto-assemblage is voor ons land een belangrijke sector en zal het ook in de toekomst blijven, ook in mijn provincie waar zij goed is voor 30 000 tot 35 000 arbeidsplaatsen waarvan 13 000 rechtstreeks bij Ford Genk. De uitvoer bedraagt ongeveer 97 pct.; slechts 3 pct. is voor binnenlands gebruik. Deze cijfers relativeren de uitspraken van de heer Hatry. Ik meen dat er van uit de overheid meer goodwill kan komen tegenover deze sector. De Vice-Eerste minister kan mijns inziens hierin een rol spelen, bijvoorbeeld bij het toekennen van overheidsopdrachten. Wij passen momenteel de Europese richtlijn te strak toe. In Frankrijk zal men een overheidsopdracht steeds toekennen aan Franse producenten. Ook in Duitsland kiezen politie en brandweer steeds voor Duitse wagens. De Belgische rijkswacht daarentegen koos ongeveer een jaar geleden voor een Chrysler-wagen zonder enige Belgische inbreng. Op dit vlak kunnen dus stimuli worden gegeven aan de binnenlandse assemblagesector, zoals het vooraf inlichten van de sector over komende overheidsopdrachten, zodat die zich daarop kan voorbereiden.

Bovendien heeft men te maken met een Europees fenomeen. Gisteren hebben de verantwoordelijken van Ford-Keulen verklaard dat het mogelijk is dat de productie vanuit Keulen naar andere plaatsen op de wereld zou kunnen verschuiven. Dit leidde tot grote consternatie, vooral aan syndicale zijde. Het zijn echter belangrijke signalen. Wij moeten er rekening mee houden dat er een overcapaciteit bestaat in het noorden van Europa, zeker ook in België, waar in de jaren 60 veel multinationals werden aange-

trokken. Vandaag ondervinden wij daar de consequenties. Het lijkt mij dan ook aangewezen dat de minister van Economie samen met de regionale ministers een actieplan opstellen om de belangrijke assemblage-sector ook de volgende decennia toekomstperspectieven te bieden. De enkele aankopen die de overheid doet kunnen hierin een rol spelen.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Coene.

**De heer Coene (VLD).** — Mevrouw de Voorzitter, ik sluit mij volkomen aan bij de uiteenzetting van de heer Hatry en wil de relativerende opmerkingen van de heer Delcroix op mijn beurt enigszins relativeren.

Men moet de situatie van onze auto-industrie op een neutrale manier benaderen. Een belangrijk deel van de productie van onze auto-assemblage is bestemd voor de uitvoer. Maar ook daar prikken wij ons door fiscale en parafiscale maatregelen uit de markt. Het is dus niet omdat ongeveer 90 pct. van de productie naar de uitvoer gaat, dat er geen probleem is. Er is een zeer groot probleem.

In België wordt het probleem opgelost door werkloosheid te creëren. De auto-industrie stelt steeds grotere produktiviteitseisen. Dit betekent dat mensen worden vervangen door machines. Ook hierbij speelt de fiscaliteit een rol. Omwille van de hoge fiscale lasten stellen de werknemers immers hoge loonisen, wat leidt tot hoge loonkosten voor de werkgevers. Bovendien legt de overheid ook hoge parafiscale lasten op. Hierdoor kunnen onze bedrijven niet meer concurreren met het buitenland en zijn zij verplicht te rationaliseren. Die vicieuze cirkel waarover de heer Hatry sprak op binnenlands vlak, is dus ook te vinden op de internationale markt. De auto-industrie, een sector die toch vrij belangrijk is voor de werkgelegenheid en voor de inkomsten van de overheid, wordt zeer stiefmoederlijk behandeld.

De problemen van de auto-industrie moeten inderdaad gekaderd worden in Europees verband. Dat is correct. De loonkostenproblematiek is immers een Europees probleem. In ons land is dat probleem wel meer uitgesproken. Wij zullen dus maatregelen moeten nemen, indien wij de auto-industrie in de toekomst bij ons willen houden. Mijns inziens moeten wij in het kader van de Europese Unie gezamenlijk ernaar streven de loonkostenproblematiek anders aan te pakken dan tot nu toe.

**Mme la Présidente.** — La parole est à M. Di Rupo, Vice-Premier ministre.

**M. Di Rupo,** Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Madame la Présidente, je voudrais remercier les intervenants d'avoir abordé un sujet intéressant par le biais de cette demande d'explications.

M. Hatry s'est longuement exprimé et, indéniablement, son exposé contenait certaines données pertinentes. M. Delcroix a recentré le débat en montrant l'existence d'éléments positifs dans le secteur automobile belge, en dépit d'améliorations toujours possibles.

M. Hatry a comparé les voitures aux frigos. Cependant, aujourd'hui, les conséquences de l'utilisation des frigos sur la sécurité sociale restent encore fort limitées, alors que l'impact des véhicules automobiles — en particulier ceux affectés au transport routier — est, en cette matière évident.

La demande d'explications de M. Hatry comporte, à chaque paragraphe, un volet fiscal qui ne me concerne pas. Je l'invite à interroger mon collègue M. Maystadt afin d'obtenir une réponse circonstanciée et comparative sur la fiscalité automobile en général.

À cet égard, je voudrais toutefois évoquer quelques considérations avant d'en arriver à ma réponse.

Tout d'abord, en 1993, la taxe de mise en circulation remplaçait, en fait, un taux de TVA extrêmement élevé : à l'époque fixé à 25 p.c. et même à 33 p.c. pour les grosses cylindrées, il fut ramené ensuite à 19,5 p.c. et s'élève aujourd'hui à 21 p.c. Je suis difficile-

ment les explications de M. Hatry sur ce point. En effet, dans son rapport relatif à l'exercice 1994, le président Van Roy de la FEBIAC écrit : « L'année 1994 s'est révélée très positive. Les chiffres atteints constituent un record pour l'industrie automobile belge. » Or, nous nous situons là dans le courant de la deuxième année de la mise en application de ladite taxe. Certes, l'entrée en vigueur de cette dernière n'a certainement pas été neutre, mais il serait quand même excessif d'affirmer que l'industrie automobile en a gravement souffert !

Par ailleurs, monsieur Hatry, vous avez évoqué la taxe sur les véhicules utilisés par les sociétés. Je vous rappelle qu'en France, par exemple, il existe une taxe spécifique sur les voitures particulières des sociétés, de l'ordre de 75 000 francs belges par an pour les véhicules de plus de sept chevaux. Par contre, chez nous, mon conseiller m'indique qu'une telle taxe n'existe pas.

**M. Hatry (PRL-FDF).** — Vous devez tenir compte de toutes les mesures que j'ai énoncées dans mon intervention et dont l'effet global est supérieur à ce chiffre de 70 000 francs.

**M. Di Rupo,** Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Telle est la vertu du débat parlementaire ! Vous avez cité vos chiffres; je cite les miens...

**M. Hatry (PRL-FDF).** — Ils ne sont pas exacts.

**M. Di Rupo,** Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — S'il me communique des chiffres inexacts, je vais devoir renvoyer mon conseiller... (*Sourires.*)

**M. Hatry (PRL-FDF).** — Votre conseiller vous a donné des chiffres très partiels. Il convient d'additionner l'ensemble des mesures affectant les voitures de sociétés. Je pense, par exemple, au kilométrage censé être réalisé par chaque particulier ayant une voiture à sa disposition. Si l'on en tient compte, on parvient à un montant comparable. En d'autres termes, le particulier ne paie quasiment rien en France.

**M. Di Rupo,** Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Vous avez établi une comparaison en dressant un tableau très noir de la situation en Belgique. Si vous aviez tenu compte de l'élément que j'ai évoqué, l'image belge aurait été beaucoup plus équilibrée par rapport à celle des pays voisins. Mon conseiller me fait remarquer qu'il a effectué son mémoire sous votre direction; c'est dire qu'il doit s'agir d'un bon élément... (*Sourires.*)

**M. Hatry (PRL-FDF).** — Il a « mal tourné » depuis qu'il a quitté l'université ! (*Sourires.*)

**M. Di Rupo,** Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Vous pouvez en tout cas constater que nous sommes très tolérants ! (*Sourires.*)

En tant que ministre de l'Économie, je veille toujours, dans les débats au sein du Gouvernement, à ce que la fiscalité ne soit pas préjudiciable à un secteur économique en particulier. Je dois à la vérité de dire que le secteur de l'automobile me tient fort à cœur, pour les raisons que les trois intervenants ont très justement exposées. Il m'a toujours semblé important de tenir compte de la fiscalité appliquée chez nos voisins. J'ai cité l'exemple de la France, mais je pense aussi aux Pays-Bas et à l'Allemagne. Il serait intéressant de disposer d'une étude beaucoup plus approfondie à cet égard. M. Maystadt peut vous la fournir. J'ai beaucoup travaillé sur le sujet à l'occasion de l'instauration de l'eurovignette. La situation belge était nettement plus favorable que celle des pays voisins, je pense notamment à l'Allemagne.

**M. Hatry (PRL-FDF).** — N'oubliez pas les Pays-Bas !

**M. Di Rupo,** Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Après l'application de l'eurovignette, la situation était fort comparable dans ces différents pays.

Je ne méconnaissais pas les orientations macro-économiques développées par M. Hatry. En effet, la situation est assez différente entre le marché automobile — ventes et après-ventes — et l'assemblage: le premier a connu des difficultés alors que le second est en progression constante depuis 1991. M. Delcroix en a longuement parlé.

Cette tendance sur le plan de l'assemblage devrait se confirmer dans les années à venir. Je pense ainsi aux derniers investissements réalisés par des assembleurs — surtout Opel et Volvo — afin d'accroître leur capacité de production. À cet égard, en tant que ministre de l'Économie, je me réjouis de lire, dans le dernier rapport de la FEBIAC, que 1 275 534 véhicules ont été assemblés en Belgique au cours de l'année 1995. Cela permet à notre pays de conserver sa place de leader mondial en termes d'assemblage par rapport à la population, avec 126 véhicules pour 1 000 habitants.

La Belgique continue donc à produire en quantité, tout en améliorant sa réputation sur le plan de la qualité, ce qui est très important pour l'avenir. Je ne peux ainsi que féliciter Volvo Cars Europe Industry, à Gand, qui vient d'obtenir le prix de la meilleure usine automobile d'Europe, le *Plant Quality Award*, décerné chaque année par le consultant américain, J.D. Power, référence en la matière. À l'heure actuelle, on ne peut plus vivre si on ne fait pas l'objet d'un classement par un consultant international de renom!

C'est aussi l'occasion pour moi de rappeler et de souligner la haute qualité et la productivité élevée de la main-d'œuvre belge, atouts essentiels pour attirer les investisseurs étrangers dans nos régions.

Le chiffre d'affaires des assembleurs dépasse les 400 milliards de francs et assure un emploi direct à près de 34 000 personnes. Le secteur de l'assemblage automobile est très actif dans notre pays. Il entraîne dans son sillage une florissante industrie de fournisseurs et de sous-traitants.

M. Delcroix a abordé la question de l'attention plus particulière que devraient porter les pouvoirs publics à des véhicules qui seraient assemblés en Belgique. À titre personnel, j'y suis tout à fait favorable. Je trouve d'ailleurs que nous pourrions agir de même dans bien des cas. Ce qui est difficile, c'est l'application stricte...

**De heer Delcroix (CVP).** — Mijnheer de Voorzitter, in het gamma van bijvoorbeeld Renault, Volvo, Ford of Opel zijn er ook mooie limousines, veilige en comfortabele wagens. Het gebruik maken van deze wagens als dienstwagen voor ministers en hun administratie zou zeker een gebaar van goodwill zijn ten opzichte van de assemblegesector in ons land.

De minister van Economische Zaken zou zelf het goede voorbeeld kunnen geven en zijn collega's aanbevelen niet langer gebruik te maken van BMW, Mercedes of Alfa Romeo, kortom van wagens die niet in ons land worden geassembleerd.

**De heer Di Rupo,** Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie. — Ik rijd niet met een BMW, een Mercedes of een Alfa Romeo noch met een Lancia, wat toch ook een heel mooie wagen is.

**De heer Delcroix (CVP).** — Het zijn allemaal mooie wagens.

**De heer Di Rupo,** Vice-Eerste minister en minister van Economie en Telecommunicatie. — Mijn departement zal evenwel een poging doen om op uw verzoek in te gaan, mijnheer Delcroix.

Je demanderai à mon secrétaire général d'examiner dans quelle mesure la chose est possible, tout en respectant les réglementations européennes. C'est précisément de cela que je voulais parler lorsque vous êtes intervenu, cher collègue. Reconnaissons que parfois, on est plus catholique que le pape! J'ai eu l'occasion d'observer que dans d'autres pays, alors que les règles européennes y sont les mêmes, on réussit à utiliser les produits du cru. Il doit y avoir quelque chose qui m'échappe! Quoi qu'il en soit, c'est une question qui doit être examinée.

En 1991, les fournisseurs privés réalisaient, avec 21 400 travailleurs, un chiffre d'affaires estimé à 117 milliards de francs; trois ans plus tard, les nouvelles données faisaient état d'une progression d'emploi jusqu'à 22 500 personnes et d'un chiffre d'affaires de 153 milliards de francs.

Jusqu'en 1991, le profil des ventes automobiles se déroule parallèlement en Belgique et dans l'Union européenne. Entre 1991 et 1995, les ventes dans l'Union européenne ont baissé de 10,8 p.c. tandis qu'en Belgique la baisse était de 22,8 p.c. Une étude doit être réalisée à cet égard.

Les ventes de voitures en 1995 se situent à leur niveau le plus bas depuis 1984. À titre exemplatif, je dois confirmer que la fiabilité croissante des véhicules n'est pas sans conséquence sur le secteur du commerce et de la réparation. En général, les automobilistes conservent en effet plus longtemps leur véhicule. En outre, les entretiens se font moins souvent, par exemple tous les 7 500 au lieu de 2 500 kilomètres.

Le rapport de la FEBIAC montre d'ailleurs que la durée de vie des véhicules est de plus en plus longue à l'heure actuelle. Le problème est renforcé par une forme d'incertitude d'existence dans le chef de certaines catégories de citoyens. Si on pouvait la lever, cela favoriserait la relance de la consommation, en ce compris celle des véhicules automobiles.

Avec 42 voitures pour 100 habitants, un effet de saturation est également indéniable. De plus, l'amélioration constante des transports en commun entraîne un effet de substitution certain. On abandonne sa voiture pour les transports en commun...

**M. Hatry (PRL-FDF).** — Si cela pouvait être vrai, monsieur le Vice-Premier ministre!

**M. Di Rupo,** Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — ... ce qui pèse sur le nombre de véhicules vendus.

À cet égard, M. Hatry, qui connaît bien la STIB, ne peut ignorer que cette société a gagné les Bruxellois et les navetteurs à la cause du transport en commun en jouant sur les points faibles de la voiture en situation urbaine. Le dernier rapport de la STIB fait état d'une augmentation de 3 248 630 voyages.

Cette récession dans la vente se répercute sur le secteur après-vente et les prestations de services, ainsi que sur l'évolution du nombre de journées de chômage. Il faut néanmoins signaler que le chômage diminue depuis 1993 dans le secteur. Une telle tendance devrait se poursuivre avec de nouvelles immatriculations de véhicules neufs. Ces immatriculations sont en effet plus élevées pour les cinq premiers mois de 1996, comparés à l'année 1995.

En parcourant les dernières statistiques qui m'ont été communiquées par l'INS, je ne puis d'ailleurs pas partager le pessimisme global de M. Hatry.

L'immatriculation de véhicules à moteur neufs est positive dans tous les cas, sauf pour les tracteurs. Je cite, pour les cinq premiers mois de 1996 par rapport à la même période de 1995: les voitures privées: + 17,10 p.c.; les autobus et autocars: + 44,66 p.c.; les camions et camionnettes: + 4,36 p.c.; les tracteurs agricoles: + 22,03 p.c.; les tracteurs: - 3,90 p.c.

Personnellement, mais je dois en conférer avec le Gouvernement, je ne suis pas opposé à un réaménagement de la fiscalité pour favoriser la relance de la consommation des véhicules automobiles, pour autant que les rentrées globales pour l'État restent au moins au niveau de celles qui existent pour l'instant.

Le drame de ce pays — vous le savez, monsieur Hatry, puisque vous avez occupé des fonctions ministérielles — est que nous sommes confrontés à une dette publique importante, résultant essentiellement des politiques menées durant les années soixante et septante — quels que soient les partis qui étaient au pouvoir — et que nous devons résorber.

Vous y avez contribué, monsieur Hatry, et nous prenons le relais. Cette politique a une influence néfaste à la fois sur les entreprises, sur la consommation et sur les personnes physiques. Nous devons poursuivre cet assainissement pour le plus grand intérêt de tous. Il est impératif que nous permettions à la Belgique de se positionner parmi les pays qui accèderont à la monnaie unique. Un

effort additionnel — mesuré, selon moi — sera donc nécessaire. La période actuelle n'est pas propice à un relâchement de nos efforts. Je suis favorable à certains réaménagements, à des réexamens qui permettraient de contribuer à la relance d'achat de véhicules neufs, mais pas au détriment de recettes fiscales globales pour l'État. En effet, le secteur de l'automobile est très important à mes yeux mais il est primordial que l'État se positionne globalement pour trouver, au-delà de l'année 1996, un nouvel élan et des marges de manœuvre financières.

**Mme la Présidente.** — La parole est à M. Hatry.

**M. Hatry (PRL-DFD).** — Madame la Présidente, j'ai perçu dans la réponse du Vice-Premier ministre un sentiment d'injustice — comme Calimero, «C'est trop injuste» — par rapport à son collègue des Finances. Il ne semblait pas comprendre pourquoi cette demande d'explications lui était adressée alors qu'elle portait sur des matières fiscales.

Monsieur le Vice-Premier ministre, je ne me suis pas trompé de destinataire. Le rôle du ministre des Finances est de percevoir correctement l'impôt. Ce n'est que si l'impôt tue l'impôt qu'il sera également concerné par une telle demande d'explications. Par contre, même après la dévolution aux Régions de compétences en matière de lois d'expansion économique, de politique économique régionale, etc., le ministre des Affaires économiques a pour tâche de créer un climat de confiance favorable à la croissance économique. C'est donc bien à lui que s'adresse ma demande d'explications. D'ailleurs, si, malgré les récents investissements consacrés en la matière, il s'avérait que les délocalisations affectent le secteur de l'automobile, il serait le premier concerné. C'est à lui qu'il reviendrait de veiller au maintien de l'activité industrielle et donc, de l'emploi, même si, en ce domaine, les Régions ont d'importantes compétences. C'est à lui d'éviter que nous nous trouvions devant une sidérurgie de l'an 2005, de mettre en œuvre les moyens qui concourront au bien-être des entreprises de montage automobile établies dans notre pays, afin qu'elles acceptent de poursuivre une politique de développement et d'investissement, sans laquelle rien n'est garanti. En effet, si demain un opérateur décidait de ne plus investir en Belgique, avant cinq ans, une usine pourrait être amenée à déposer son bilan. Le processus d'investissement s'accomplit par à-coups importants mais également par investissements continus.

J'ai évoqué le Salon de l'auto 1994 qui a connu un dernier retour de flamme, puisqu'il a été assorti d'effets positifs. Cependant, le Salon 1996 n'a plus permis de reproduire ce résultat. Dans ce domaine, nous nous trouvons, en quelque sorte, devant une courbe structurelle descendante et le choc conjoncturel positif qui s'opère tous les deux ans s'amenuise au fil du temps pour s'amortir.

Cette constatation s'effectue au cours d'une tendance décroissante. L'année 1994 fut une bonne année. Cependant, comme tous les observateurs en ce domaine, je crains qu'avec chaque reproduction du phénomène bisannuel, l'effet positif soit moindre, comme entre 1994 et 1996.

D'après vous, monsieur le Vice-Premier ministre — M. Delcroix en a parlé —, la sécurité sociale et le frigo ne feraient pas bon ménage. Cependant, la sécurité sociale, que vous avez mise au frigo depuis que vous êtes au pouvoir, c'est-à-dire depuis un an, y est toujours. En d'autres termes, un lien existe en la matière.

En conclusion, j'espère que les paroles du Vice-Premier ministre ne sont pas uniquement de bonnes intentions et que des effets positifs pourront en découler.

**De Voorzitter.** — Het woord is aan de heer Coene.

**De heer Coene (VLD).** — Mevrouw de Voorzitter, ik wilde even reageren op de laatste opmerking van de minister met betrekking tot de vooral vanuit fiscaal oogpunt beperkte manoeuvreerruimte waarover de Regering in het licht van de Maastrichtnorm beschikt. Als ik de minister goed begrepen heb, hoopt hij de manoeuvreerruimte voor de overheid te vergroten zodat er in de toekomst een meer actief beleid kan worden gevoerd.

Ik wil echter beklemtonen dat de 3 pct.-norm enkel voor de onmiddellijke toekomst geldt; een gelijkaardige norm is ook noodzakelijk op lange termijn om de gevolgen van de vergrijzing van de bevolking op te vangen. De 3 pct.-norm is geen eindpunt; er zal nog verder moeten worden gegaan op dezelfde weg. Het lijkt me dus onmogelijk de manoeuvreerruimte te vergroten als niet eerst de economie weer groeit. Om de economische groei aan kracht te doen winnen, zijn belastingverhogingen uiteraard uit den boze, maar is het omgekeerde noodzakelijk. In het Verdrag van Maastricht staat ook nergens vermeld dat de 3 pct.-norm dient te worden bereikt via belastingverhogingen. Deze Regering heeft het overheidstekort teruggedrongen voor ongeveer drie vierden door belastingverhogingen, voor ongeveer een vijfde door renteverlagingen en ook nog een klein beetje door echte uitgavenverminderingen.

In de Verenigde Staten werd een onderzoek uitgevoerd over de sanering van de publieke financiën in de OESO-landen tussen de jaren 60 en het begin van de jaren 90. Het onderzoek evalueert de effecten van de saneringsinspanningen op de economische groei enerzijds en op de duurzaamheid van de saneringsoperatie anderzijds. Vastgesteld werd dat landen die de voorkeur hadden gegeven aan belastingverhogingen als saneringsmethode, doorgaans zeer slecht scoorden voor het herstel van de economische groei en bovendien een weinig duurzame sanering van hun publieke financiën wisten te bewerkstelligen. Van zodra de periode van fiscale inspanningen voorbij was, trad er een groei-verslechtering op omdat de uitgavendynamiek niet werd doorbroken en opnieuw op het budget ging doorwegen. Na een tijd dienden de inkomsten opnieuw te worden verhoogd om het overheidsdeficit te beperken. De oriëntatie van het regeringsbeleid zelf is grotendeels verantwoordelijk voor de slechte economische situatie. Op die manier kan een duurzaam herstel onmogelijk in het vooruitzicht worden gesteld.

In de veronderstelling dat met het bereiken van de 3 pct.-norm onze economie zal heropleven, moet ook rekening worden gehouden met een nieuwe stijging van de intrestvoeten. Om de 3 pct.-norm te handhaven, zal de Regering zich, in haar beleidstraditie, verplicht zien om het aanzwellend overheidstekort met nieuwe belastingen te bekampen, en deze belastingen zullen de economische activiteit opnieuw doen afnemen.

**De Voorzitter.** — Mijnheer Coene, door u het woord te verlenen voor een repliek ben ik kennelijk van het Reglement afgeweken. Na een vraag om uitleg mag alleen de vraagsteller nog replikeren.

Wenst de Vice-Eerste minister hierover nog het woord?

**M. Di Rupo,** Vice-premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Madame la Présidente, je n'oserais pas réagir à une réplique qui était déjà hors Règlement.

**M. le Président.** — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

DEMANDE D'EXPLICATIONS DE M. POTY AU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS SUR «L'OBLIGATION POUR LES BANQUES ET SOCIÉTÉS DE CRÉDIT DE FOURNIR CERTAINES INFORMATIONS À LEURS CLIENTS»

VRAAG OM UITLEG VAN DE HEER POTY AAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE EN TELECOMMUNICATIE OVER «DE VERPLICHTING VOOR DE BANKEN EN KREDIETINSTELLINGEN OM BEPAALDE INLICHTINGEN AAN HUN CLIENTEN MEE TE DELEN»

**M. le Président.** — L'ordre du jour appelle la demande d'explications de M. Poty au Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications sur «l'obligation pour les banques et sociétés de crédit de fournir certaines informations à leurs clients».



La parole est à M. Poty.

**M. Poty (PS).** — Madame la Présidente, il me paraît urgent de remettre en mémoire la proposition de loi portant obligation de certaines informations aux clients par les banques et sociétés de crédit que j'ai déposée, voici quelque temps déjà, alors que je siégeais à la Chambre des représentants. Le texte avait été examiné par la commission de l'Économie en janvier et février 1995. Il avait été notamment procédé à l'audition de représentants de l'Association belge des banques et du Centre coopératif de la consommation.

Le débat était très intéressant mais, à l'époque, en raison de la proximité de la dissolution des Chambres législatives, nous devons agir rapidement pour déboucher sur des résultats concrets.

Un accord était donc intervenu en commission et votre prédécesseur, M. Wathélet, était disposé à soutenir une approche en urgence de ma proposition de loi.

En effet, compte tenu des possibilités offertes aujourd'hui par l'informatique, j'étais et reste persuadé qu'il serait extrêmement aisé pour les banques d'informer leurs clients une fois par mois, par la voie d'un extrait de compte, de l'évolution de leurs tarifs, taux d'intérêts, frais et dates de valeur, du moins tant que ces dernières ne seront pas légalement abrogées.

En effet, comme je l'ai dit, compte tenu de l'évolution de l'informatique et de la robotique, le client a de moins en moins de contacts avec sa banque et je crois que l'extrait de compte est un lien privilégié avec cette banque.

La proposition de loi a donc été examinée et amendée par le Gouvernement. Cet amendement tendait à supprimer les articles 1<sup>er</sup> à 5 du texte initial et à les remplacer par une seule disposition complétant l'article 37, paragraphe 2, de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce.

La disposition proposée et adoptée à l'unanimité en commission de la Chambre avait pour objet d'introduire dans la loi sur les pratiques du commerce la base légale nécessaire à la prise d'un arrêté royal qui devait régler l'obligation d'information personnalisée incombant à un établissement financier vis-à-vis de ses clients.

La proposition de loi a ensuite été votée en séance publique de la Chambre le 28 mars 1995, également à l'unanimité. Elle fut adoptée au Sénat et publiée au *Moniteur belge* du 7 juin 1995, en pleine campagne électorale, ce qui a sans doute contribué à lui réserver un écho peu important dans les médias.

Monsieur le Vice-Premier ministre, l'an dernier, j'ai donc opté pour une approche pragmatique étant donné le contexte politique; l'amendement du Gouvernement constituait malgré tout un progrès par rapport à la situation légale existante puisque l'idée d'une information annuelle par voie d'extrait de compte avait été retenue. La possibilité d'une obligation d'information trimestrielle n'était par ailleurs pas rejetée par votre prédécesseur.

Autre possibilité: l'information serait obligatoirement transmise à chaque changement de taux d'intérêt. Le débat est donc ouvert.

M. le Vice-Premier ministre peut-il me préciser si des mesures utiles et nécessaires ont été prises ou sont à l'étude en son département? Peut-il m'assurer que la mesure adoptée par le Parlement en 1995 sera bien concrétisée pour la fin de cette année et que les banques seront tenues de faire parvenir l'information précitée par voie d'extrait de compte au plus tard en décembre 1996, répondant ainsi à une demande unanime du Parlement?

**Mme la Présidente.** — La parole est à M. Di Rupo, Vice-Premier ministre.

**M. Di Rupo,** Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et des Télécommunications. — Madame la Présidente, je remercie M. le sénateur Poty. Sa question me donne l'occasion d'apporter

quelques précisions sur mes projets visant à compléter les moyens d'information du consommateur sur le coût des services financiers.

Je commencerai par le droit positif.

Nous disposons, à l'heure actuelle, d'un arrêté royal du 23 mars 1995 relatif à l'indication des tarifs des services financiers homogènes.

Cet arrêté vise à fournir une information suffisante sur le tarif de ces services, lors de leur offre en vente, et ne prévoit rien en cours d'exécution du contrat. Ainsi, si le consommateur ne se rend pas régulièrement à l'agence bancaire, il lui est pratiquement impossible de connaître l'évolution des tarifs.

La proposition de loi de M. Poty comportait l'obligation, pour les organismes financiers, de fournir à leurs clients une information sur les conditions financières et les frais de gestion réclamés pour les comptes bancaires, et ce en cours de contrat.

L'information devait être communiquée, soit une fois par mois en cas de mouvement sur le compte, soit une fois par an, en cas d'absence d'opération financière pendant la période considérée. Le support retenu était l'extrait de compte.

Ce qui est resté de cette proposition de loi adoptée à la fin de la législature passée — loi du 13 avril 1995 — est la possibilité donnée au Roi d'imposer la délivrance gratuite au consommateur d'un document justificatif, et ce même pour les services homogènes. Pour mémoire, la loi définit comme homogènes les services « dont les caractéristiques et les modalités sont identiques ou similaires, indépendamment notamment du moment ou du lieu de l'exécution, du prestataire de services ou de la personne à qui ils sont destinés ». Qui dit document justificatif dit document justifiant, après sa prestation, le prix réclamé pour un service.

Avant la modification apportée par la loi du 13 avril 1995, un document justificatif ne devait être délivré par le vendeur qu'à la demande du consommateur et pour autant qu'il s'agisse de services non homogènes. Pour les services homogènes, un tarif est en effet imposé par l'article 2 de la loi.

Bien que d'application pour tous les services ou catégories de services déterminés par le Roi, la disposition nouvelle a été adoptée en visant tout particulièrement le cas des services financiers.

En fait, cette loi d'habilitation ne correspond pas adéquatement à l'objet même de la proposition de loi, qui visait essentiellement à fournir au consommateur une information, et je me permets d'insister là-dessus, en cours de contrat, et que des opérations soient ou non effectuées dans le cadre de ce dernier.

J'en viens au projet d'arrêté royal. Le souci exprimé par M. le sénateur d'informer le consommateur sur le coût des services financiers en cours de contrat, et pas seulement avant sa conclusion, est tout à fait défendable. J'y souscris entièrement.

J'ai, dès lors, fait préparer un projet de texte relatif à l'information sur les tarifs des services financiers qui s'articule comme suit.

Une première partie reprendra le texte actuel de l'arrêté royal du 23 mars 1995 relatif à l'indication des tarifs des services financiers homogènes.

Une deuxième partie comportera les règles concernant l'information individuelle, en cours de contrat, et s'inspirera du texte de la proposition de loi de l'honorable membre: communication des tarifs au moyen d'un extrait de compte, avec une certaine périodicité, variable selon que des opérations ont été ou non effectuées.

Une troisième partie enfin comportera les règles relatives à la délivrance d'un document justifiant le détail des montants imputés à titre de frais.

Ainsi construit, ce nouvel arrêté assurera au mieux l'information du consommateur sur le coût des services financiers lors de l'offre en vente, en cours d'exécution du contrat, a posteriori, c'est-à-dire à titre de justification des montants de frais imputés.

J'espère pouvoir soumettre ce texte au Conseil de la consommation dans les prochaines semaines. Certaines dispositions techniques devront y faire l'objet d'un examen détaillé par les consommateurs et surtout par les représentants des banques. Des adaptations seront sans doute jugées souhaitables par les parties. J'espère en tout cas que la réglementation dont j'ai esquissé les lignes de force pourra être publiée au *Moniteur belge* pour la fin de l'année.

**Mme la Présidente.** — La parole est à M. Poty.

**M. Poty (PS).** — Madame la Présidente, la réponse de M. le Vice-Premier ministre me satisfait pleinement puisqu'elle rencontre non seulement mon souhait mais aussi celui de tous les membres de la commission.

**Mme la Présidente.** — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mesdames, messieurs, l'ordre du jour de la réunion publique de la commission des Finances et des Affaires économiques est épuisé.

Dames en heren, de agenda van de openbare vergadering van de commissie voor de Financiën en de Economische Aangelegenheden is afgewerkt.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

*(La séance est levée à 11 h 45 m.)*

*(De vergadering wordt gesloten om 11 h 45 m.)*