

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011

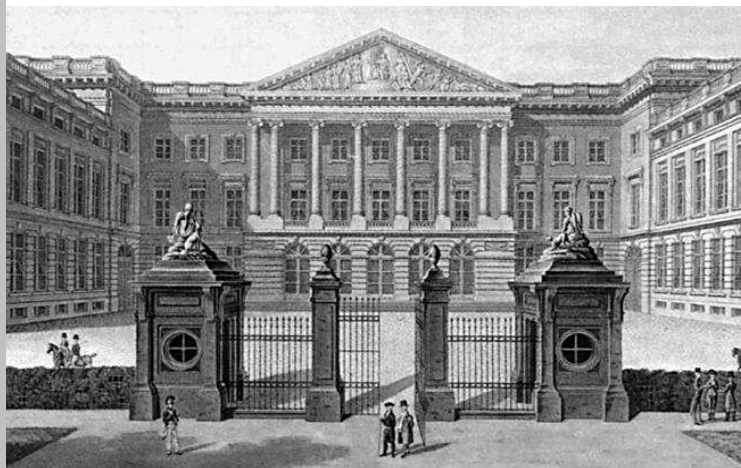
5-12COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 8 décembre 2010

Séance de l'après-midi

Annales



Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Woensdag 8 december 2010

Namiddagvergadering

5-12COM

Belgische Senaat
Gewone zitting 2010-2011

Les **Annales** contiennent 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.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten 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.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'absence de collaboration entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg en matière d'infraction de roulage» (n° 5-88)	4
Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le non-financement européen de deux projets de réseau transeuropéen de transport concernant la Belgique» (n° 5-101)	6
Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la diminution des aides européennes concernant la modernisation de l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg » (n° 5-153)	10
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur «le taux d'imposition réel de la société Electrabel» (n° 5-103).....	14

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het gebrek aan samenwerking tussen België en het Groothertogdom Luxemburg wat verkeersovertredingen betreft» (nr. 5-88)	4
Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het niet-financieren door Europa van twee ontwerpen van trans-Europese vervoersnetten betreffende België» (nr. 5-101)	6
Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de vermindering van de Europese steun voor de modernisering van de spoorwegas Brussel-Luxemburg-Straatsburg » (nr. 5-153)	10
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over «het reële belastingtarief van Electrabel» (nr. 5-103).....	14

Présidence de M. Frank Vandenbroucke*(La séance est ouverte à 14 h 15.)***Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'absence de collaboration entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg en matière d'infraction de roulage» (n° 5-88)**

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Il existe une bonne collaboration entre la Belgique, les Pays-Bas et la France en matière d'infractions de roulage. Ainsi, si un excès de vitesse d'un véhicule immatriculé en France est constaté en Belgique, une demande est introduite en France pour obtenir l'identification de la plaque. Une proposition de transaction est alors envoyée au propriétaire de la voiture. Cela marche pour un Français en Belgique mais aussi pour un Belge circulant aux Pays-Bas ou en France.

Malheureusement, ceci n'est pas vrai avec tous les pays. À ma connaissance, il n'existe aucun accord avec le Grand-Duché de Luxembourg. Aucun excès de vitesse d'un véhicule immatriculé au Grand-Duché de Luxembourg ne serait donc jamais sanctionné.

Combien de véhicules immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg ont-ils été flashés depuis le 1^{er} janvier 2010 ? Quelles suites ont été réservées à ces excès de vitesse ? Pourquoi n'y a-t-il pas de convention avec le Grand-Duché de Luxembourg ? Une convention est-elle prévue ? Quels sont les autres pays concernés par l'absence de convention ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Les statistiques relatives aux infractions commises en 2010 et les suites y réservées ne sont pas encore disponibles ou connues.

Il existe toutefois d'anciens accords, notamment en vue d'identifier les titulaires d'un véhicule immatriculé, qui permettent un échange d'informations entre le Grand-Duché et la Belgique, entre autres. Il y a même des centres de coopération policière et douanière dans les régions frontalières auxquels participent la France, les Pays-Bas, le Luxembourg et notre pays, et qui permettent en principe un échange rapide de données à caractère personnel.

Malheureusement, l'exécution de certains de ces anciens traités se fait souvent de manière laborieuse et demande fréquemment un temps de réponse assez long. Quant aux centres de coopération, ils se limitent en principe aux arrondissements belges « frontaliers » alors que l'ensemble du territoire du Grand-Duché de Luxembourg est concerné. L'efficacité de cet échange assez direct dépend entre autres de la charge de travail des agents présents aux centres, ce qui pose de temps en temps des problèmes pour l'échange d'informations sur les infractions constatées « en masse » avec des moyens automatisés (caméra, etc.).

Entre-temps, de toutes nouvelles bases légales qui vont de pair avec l'utilisation de techniques et de procédures modernes et automatisées d'échange d'informations, ont été créées, dont les plus importantes sont le Traité de Prüm du

Voorzitter: de heer Frank Vandenbroucke*(De vergadering wordt geopend om 14.15 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het gebrek aan samenwerking tussen België en het Groothertogdom Luxemburg wat verkeersovertredingen betreft» (nr. 5-88)**

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – België, Nederland en Frankrijk werken goed samen inzake verkeersovertredingen. Zo wordt bij een snelheidsovertreding in België door een voertuig dat in Frankrijk is ingeschreven, aan Frankrijk gevraagd het kenteken te identificeren. De eigenaar van het voertuig krijgt dan een voorstel tot minnelijke schikking toegezonden. Dat werkt voor een Fransman die in België rijdt, maar ook voor een Belg die in Nederland of Frankrijk rijdt.

Helaas geldt dit niet voor alle landen. Bij mijn weten bestaat er geen enkele overeenkomst met het Groothertogdom Luxemburg. Een snelheidsovertreding door een voertuig dat in het Groothertogdom is ingeschreven, wordt dus nooit bestraft.

Hoeveel in het Groothertogdom ingeschreven voertuigen zijn sinds 1 januari 2010 geflitst? Welk gevolg werd aan die snelheidsovertredingen gegeven? Waarom is er geen overeenkomst met het Groothertogdom Luxemburg? Heeft men gepland zo'n overeenkomst te sluiten? Met welke andere landen is er geen overeenkomst?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De statistieken met betrekking tot de verkeersovertredingen van 2010 zijn nog niet beschikbaar of bekend.

Er bestaan echter oude overeenkomsten, meer bepaald over de identificatie van de eigenaars van voertuigen, op grond waarvan informatie kan worden uitgewisseld tussen onder andere België en Luxemburg. In de grensgebieden bestaan zelfs centra voor politie- en douanesamenwerking waaraan wordt deelgenomen door Frankrijk, Nederland, Luxemburg en ons land, en dankzij die centra kunnen persoonsgegevens in principe snel worden uitgewisseld.

Spijtig genoeg verloopt de uitvoering van die oude verdragen vaak moeizaam. Aan Belgische zijde zijn de samenwerkingscentra alleen actief in de grensarrondissementen, terwijl ze aan de kant van Luxemburg het gehele grondgebied bestrijken. Of het uitwisselen van persoonsgegevens doeltreffend verloopt, hangt onder andere af van de werklast van de ambtenaren die de samenwerkingscentra bevolken; er rijzen vaak problemen met de uitwisseling van informatie bij massale geautomatiseerde verbalisering met behulp van camera's, en dergelijke meer.

Inmiddels bestaan er volledig nieuwe wettelijke instrumenten die gebruik maken van moderne en geautomatiseerde procedures en technieken van informatie-uitwisseling; de belangrijkste ervan zijn het Verdrag van Prüm van

27 mai 2005 (ratifié par sept pays dont la France, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg et la Belgique), ainsi que les Décisions du Conseil de l'Union Européenne 2008/615/JAI et 2008/616/JAI valables pour les vingt-sept pays de l'UE et autorisant l'échange de données relatives aux véhicules et à leurs titulaires entre les mêmes pays du Traité de Prüm.

Bien que le but essentiel de ces conventions soit de faciliter l'échange d'informations dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière, une consultation automatisée des données relatives à l'immatriculation des véhicules est autorisée également aux fins de prévention et d'enquêtes en matière d'infractions pénales.

Cependant, il ne peut être procédé à une consultation automatisée que cas par cas. Les nouvelles conventions décrites ne se prêtent donc pas à des interrogations « groupées en masse » concernant des infractions constatées anonymement, par caméra par exemple, ni pour des infractions administratives.

Compte tenu de ce qui précède, la Belgique a entre-temps signé et ratifié un traité bilatéral avec la France pour un plus large échange d'informations relatives aux véhicules et prépare un traité bilatéral similaire avec les Pays-Bas. Les nouvelles techniques et procédures informatiques automatisées sont intégrées de manière explicite dans ce dernier projet d'accord bilatéral. Les travaux préparatoires pour la rédaction d'un projet de texte s'effectuent sous la guidance et la coordination du secrétariat du Benelux qui a déjà invité officiellement les autorités luxembourgeoises, avec le soutien des délégations belges et néerlandaises, à s'associer aux réunions de travail afin de pouvoir établir un traité trilatéral Benelux. Malheureusement, la délégation luxembourgeoise s'est retirée après quelques réunions techniques, ne croyant plus à une réelle plus-value de cet accord trilatéral. Peut-être cette décision regrettable est-elle due au fait que le Luxembourg est entièrement opérationnel depuis quelques temps déjà par rapport au Traité de Prüm et aux décisions de l'Union européenne que j'ai mentionnées, et que ces accords lui suffisent actuellement.

Entre-temps, le projet de texte de l'accord redevenu bilatéral entre la Belgique et les Pays-Bas a été modifié en ce sens qu'il prévoit, à la fin, une clause d'adhésion de nouveaux pays afin de faciliter la « reparticipation » du Grand-Duché de Luxembourg au traité en question.

En ce qui concerne les autres pays de l'Europe, on procède à des demandes d'informations sur les plaques d'immatriculation, soit sur la base des anciens accords sur la circulation routière internationale, soit sur la base du Traité de Prüm, mais uniquement pour des cas isolés et non en masse, comme c'est souvent le cas en matière de roulage.

Je vous rappelle aussi que le conseil Transport du 2 décembre vient d'adopter la directive *cross-border enforcement* qui prévoit l'identification de celui qui a commis, sur le territoire d'un autre pays membre, une des quatre infractions suivantes : la vitesse, l'alcool, le feu rouge et la ceinture de sécurité. Sous présidence belge, l'Union européenne a ainsi fait un nouveau pas en avant pour diminuer l'impunité et pour arriver à une plus grande harmonisation en matière de roulage.

27 mei 2005, dat werd geratificeerd door zeven landen waaronder Frankrijk, Nederland, Duitsland, Luxemburg en België, en ook de Besluiten 2008/615/JAI en 2008/616/JAI van de Raad van de Europese Unie die gelden voor de 27 lidstaten en toelaten dat informatie wordt uitgewisseld over voertuigen en de eigenaars ervan tussen de partijen van het Verdrag van Prüm.

Hoewel die overeenkomsten als hoofddoel hebben terrorisme en grensoverschrijdende criminaliteit te bestrijden, maken ze het ook mogelijk dat kentekengegevens automatisch geraadpleegd worden met het oog op preventie en in het raam van strafonderzoeken.

Tot geautomatiseerde raadpleging kan echter uitsluitend geval per geval worden overgegaan. De bovenvermelde nieuwe overeenkomsten zijn dus niet bestemd voor het groepsgewijs opvragen van gegevens bij anonieme verbalisering, bijvoorbeeld met camera's, noch voor administratieve overtredingen.

Gelet op wat voorafgaat, heeft België intussen wel een bilateraal verdrag getekend en geratificeerd met Frankrijk over een bredere uitwisseling van inlichtingen over voertuigen. We bereiden een soortgelijk verdrag met Nederland voor. De nieuwe geïnformateerde technieken en procedures zijn uitdrukkelijk in het jongste ontwerp van bilaterale overeenkomst opgenomen. Het Beneluxsecretariaat staat in voor de voorbereiding en de coördinatie van de ontwerptekst en heeft met de steun van de Belgische en de Nederlandse afvaardigingen de Luxemburgse autoriteiten al officieel uitgenodigd voor de werkvergaderingen zodat een trilateraal Beneluxverdrag kan worden opgesteld. Spijtig genoeg heeft de Luxemburgse afvaardiging na enkele technische vergaderingen afgehaakt, omdat ze niet gelooft dat zo'n trilaterale overeenkomst een meerwaarde biedt. Misschien heeft Luxemburg die spijtige beslissing genomen omdat het sinds enige tijd al het Verdrag van Prüm en bovenvermelde EU-besluiten volledig operationeel heeft gemaakt en dat het met die akkoorden momenteel kan volstaan.

Inmiddels is de ontwerptekst van het akkoord tussen België en Nederland opnieuw bilateraal geworden en werd er een toetredingsclausule voor nieuwe landen in opgenomen om Luxemburg gemakkelijk opnieuw te laten aanhaken.

Ook aan andere Europese landen wordt wel degelijk om inlichtingen over nummerplaten gevraagd, hetzij op grond van de oude overeenkomsten inzake internationaal wegverkeer, hetzij op grond van het Verdrag van Prüm, maar uitsluitend voor geïsoleerde gevallen en niet bij massale verbalisering die voor verkeersovertredingen vaak gebruikelijk is.

Ik wijs er verder op dat de Raad Transport van 2 december de cross-border enforcement-richtlijn heeft goedgekeurd die bepaalt dat voor elk van de volgende vier overtredingen de overtreder kan worden geïdentificeerd: snelheid, alcohol, rood licht en veiligheidsgordel. De Europese Unie heeft onder het Belgische voorzitterschap dus een nieuwe stap gedaan om de straffeloosheid te verminderen en om de verkeersregels te harmoniseren.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse exhaustive. Je suis soulagée d'apprendre que la présidence belge a permis une avancée concernant cette problématique. Les accords bilatéraux sont une solution mais ils sont extrêmement difficiles à mettre en place. Je ne puis que me réjouir à l'idée que, demain, le citoyen européen sera poursuivi de manière égale sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne.

Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques et au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le non-financement européen de deux projets de réseau transeuropéen de transport concernant la Belgique» (n° 5-101)

M. François Bellot (MR). – Le 27 octobre dernier, la Commission européenne, sous la plume de son vice-président, a présenté un rapport d'évaluation à mi-parcours des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport qu'elle cofinance pour la période 2007-2013.

Ce rapport de quelque 150 pages prévoit un certain nombre de modifications concernant des projets belges. Je m'attacherai plus particulièrement à deux d'entre eux.

Le Rhin d'acier, qui permet le transfert des marchandises entre le port d'Anvers et l'Allemagne, voit son cofinancement réduit de 2 833 519 euros sous la rubrique « Projets partiellement ou totalement abandonnés ».

Le projet Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, quant à lui, présente deux aspects. Pour l'aspect belge, dans la rubrique « Projets dont la durée d'exécution est portée à 2015 », le cofinancement européen prévu de 30 180 000 euros est réduit de 8 800 000 euros.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous reçu des explications complémentaires de la part de la Commission européenne sur le caractère « pas crédible » et dès lors la révision de ces deux projets belges ?

Quelle fut la position de la délégation belge lors de la réunion du comité préparatoire à l'élaboration de ce schéma de révision ?

Qui était responsable de la confection d'un dossier exempt de tout reproche afin d'obtenir à 100% les financements européens ? Y a-t-il une voie de recours contre ces deux décisions ?

Pour la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, l'aide européenne au Grand-Duché de Luxembourg passe de 27 millions d'euros à 3,5 millions d'euros. Quelles sont les raisons de la diminution des aides sur le territoire tant belge que luxembourgeois ?

Quelles conséquences ces décisions auront-elles sur l'exécution des projets en question ? La SNCB a-t-elle l'intention de modifier sa programmation de travaux pour entrer dans l'épure de la Commission européenne de 2013 ?

Enfin, quelles sont les démarches que le gouvernement belge

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – Ik dank de staatssecretaris voor zijn uitvoerig antwoord. Het stelt me gerust dat het Belgische voorzitterschap een doorbraak in dit dossier heeft kunnen bewerkstelligen. Bilaterale overeenkomsten zijn een oplossing, maar wel moeilijk in praktijk te brengen. Dat de Europese burger morgen over het gehele EU-grondgebied op identieke wijze geverbaliseerd wordt, kan me alleen maar verheugen.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven en aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het niet-financieren door Europa van twee ontwerpen van trans-Europese vervoersnetten betreffende België» (nr. 5-101)

De heer François Bellot (MR). – Op 27 oktober jongstleden heeft de ondervoorzitter van de Europese Commissie een tussentijds evaluatierapport voorgesteld over de prioritaire projecten van het trans-Europese vervoersnet dat de Commissie medefinanciert voor de periode 2007-2013.

Dat rapport van ongeveer 150 bladzijden voorziet in een aantal wijzigingen betreffende de Belgische projecten. Ik zal het in het bijzonder hebben over twee daarvan.

De financiering van de IJzeren Rijn, die het goederenvervoer tussen de haven van Antwerpen en Duitsland mogelijk maakt, wordt verminderd met 2 833 519 euro onder de rubriek gedeeltelijk of totaal opgegeven projecten.

Het project Brussel-Luxemburg-Straatsburg heeft twee aspecten. Voor het Belgische aspect, in de rubriek Projecten waarvan de uitvoeringstermijn wordt uitgesteld 2015, wordt de vooropgestelde Europese medefinanciering van 30 180 000 euro verminderd met 8 800 000 euro.

Heeft de staatssecretaris nadere uitleg gekregen van de Europese Commissie over het ongeloofwaardig karakter en dus de herziening van deze twee Belgische projecten?

Wat was het standpunt van de Belgische delegatie op de vergadering van het comité ter voorbereiding van de opmaak van dit herzieningsschema?

Wie was verantwoordelijk voor de opmaak van een onberispelijk dossier om 100% van de Europese financiering te krijgen? Is er nog beroep mogelijk tegen deze twee beslissingen?

Voor de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg wordt de Europese steun verminderd van 27 miljoen euro tot 3,5 miljoen euro. Wat zijn de redenen voor de vermindering van de steun op Belgisch en op Luxemburgs grondgebied?

Welke gevolgen zullen deze beslissingen hebben voor de uitvoering van de bewuste projecten? Is de NMBS van plan de programmering van haar werkzaamheden te wijzigen om in aanmerking te komen voor het programma van de Europese Commissie van 2013?

Wat is de Belgische regering van plan te doen om het niveau van de Europese steun te handhaven en, in ieder geval, om de

compte entreprendre pour maintenir le niveau d'aide européenne et, en tout cas, pour garantir la bonne exécution des travaux des deux lignes précitées, dont nous avons déjà souvent eu l'occasion de parler ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Je répondrai à la première question relative à la possibilité d'utiliser les crédits pour une période de deux ans supplémentaires que, conformément aux résultats du Mid-Term Review des projets multiannuels TEN-T 2007-2013 (MAP), la Commission européenne a décidé de reporter de deux ans les dates finales des décisions, soit jusqu'au 31 décembre 2015. Des motifs de nature politique, financière et technique conditionnent ce report d'échéance.

Certains projets ont été purement et simplement supprimés, car jugés non crédibles par la Commission européenne, tandis que d'autres ont vu leur financement réduit.

Deux projets belges sont visés.

Primo, l'extension conditionnée et l'annulation partielle post 2015 : la modernisation d'une ligne ferroviaire Bruxelles-Strasbourg. Le financement européen qui avait été prévu à hauteur de 30,18 millions d'euros a été réduit de 8,8 millions d'euros.

Secundo, l'annulation partielle de la ligne ferroviaire qui relie le port d'Anvers à l'Allemagne. Le financement européen prévu à hauteur de 7,285 millions d'euros a été réduit de 4,451 millions d'euros.

Quant à votre deuxième question, je puis vous dire que dès 2007, les États membres, participant à des appels à proposition dans le cadre du programme financier 2007-2013, étaient informés qu'en 2010, la Commission européenne procéderait à un *Mid-Term Review* des projets pour la période 2007-2009. L'objectif était une réaffectation éventuelle permettant à certains projets suffisamment avancés de venir à terme de l'échéance fixée, à savoir 2013.

En effet, dès 2011 de nouveaux appels à propositions seront lancés pour le financement de projets, l'objectif étant que l'enveloppe financière de la Commission pour le TEN-T soit totalement consommée.

Le 22 octobre dernier, les États membres ont reçu de la Commission européenne par voie électronique le *MAP project portfolio review*.

Lors de la réunion du TEN-T *Financial Assistance Committee* (FAC) du 29 octobre dernier, les États membres ont été informés oralement des résultats de cette révision à mi-terme et quelques documents furent distribués en séance. Au cours de cette réunion, la délégation belge a demandé de plus amples informations, notamment des explications sur les arguments avancés dans le cadre de la révision qui ne sont pas liés directement à la décision de financement.

Les résultats du *Mid-Term Review* donnent une estimation des réductions du soutien européen. Ces estimations ne sont pas finales et doivent faire l'objet d'une discussion avec l'Agence, comme cela a été précisé lors du FAC du 29 octobre dernier. À cette fin, le SPF Mobilité et Transports a invité la Commission européenne, l'Agence exécutive TEN-T et Infrabel à une réunion, qui aura lieu le 14 décembre prochain. L'objectif de cette réunion est de détailler les

goede uitvoering van het werk aan de twee genoemde lijnen te garanderen?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *In antwoord op de eerste vraag over de mogelijkheid om de kredieten voor een bijkomende periode van twee jaar te gebruiken, kan ik zeggen dat, conform de resultaten van de Mid-Term Review van de meerjarenprojecten TEN-T 2007-2013 (MAP), de Europese Commissie heeft beslist de einddata van de beslissingen met twee jaar uit te stellen tot 31 december 2015. Politieke, financiële en technische motieven liggen aan de grondslag van dat uitstel.*

Sommige projecten werden eenvoudigweg geschrapt omdat ze door de Europese Commissie niet geloofwaardig werden bevonden. Andere werden financieel gekortwiekt.

Twee Belgische projecten worden hierdoor getroffen.

Ten eerste, de voorwaardelijke uitbreiding en de gedeeltelijke schrapping na 2015: de modernisering van een spoorlijn Brussel-Strasbourg. De voorziene Europese financiering van 30,18 miljoen euro werd verminderd met 8,8 miljoen euro.

Ten tweede, de gedeeltelijke schrapping van de spoorlijn tussen de haven van Antwerpen en Duitsland. De voorziene Europese financiering van 7,285 miljoen euro werd verminderd met 4,451 miljoen euro.

In antwoord op uw tweede vraag kan ik u mededelen dat vanaf 2007 de Lidstaten die deelnamen aan de oproepen tot voorstellen in het kader van het financieringsprogramma 2007-2013 ervan op de hoogte werden gebracht dat in 2010 de Europese Commissie zou overgaan tot een Mid-Term Review van de projecten voor de periode 2007-2009. Het doel daarvan was een eventuele herbestemming die het mogelijk zou maken bepaalde projecten die voldoende waren opgeschoten af te werken tegen de vastgestelde einddatum, namelijk 2013.

Vanaf 2011 zullen nieuwe oproepen tot voorstellen worden gelanceerd voor de financiering van projecten. Het is de bedoeling dat de financiële enveloppe van de Commissie voor het TEN-T volledig wordt opgebruikt.

Op 22 oktober jongstleden ontvingen de Lidstaten van de Europese Commissie via elektronische weg de MAP project portfolio review.

Op de bijeenkomst van het TEN-T Financial Assistance Committee (FAC) van 29 oktober ll. werden de Lidstaten mondeling ingelicht over de resultaten van die herziening en werden enkele documenten rondgedeeld. Op die vergadering heeft de Belgische delegatie meer informatie gevraagd, met name uitleg over de argumenten, in het kader van de herziening, die niet rechtstreeks verbonden zijn met de beslissing over de financiering.

De resultaten van de Mid-Term Review geven een raming van de vermindering van de Europese steun. Die ramingen zijn niet definitief en maken het voorwerp uit van een discussie met het Agentschap, zoals werd verduidelijkt tijdens het FAC van 29 oktober. Daarom heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer de Europese Commissie, het uitvoerend Agentschap

activités du projet qui seront effectivement réalisées à fin 2015. Ces activités une fois définies seront à la base de l'adaptation de la décision de soutien européen qui devra être rédigée pour la fin janvier 2011. Cette décision adaptée intégrera notamment l'extension de la période à fin 2015 ainsi que les budgets relatifs aux activités effectivement réalisées à fin 2015, ce qui permettra de dégager le montant final de la réduction du soutien européen.

Dans le cadre de cette décision de soutien modifiée, Infrabel devra également définir des étapes précises qui permettront à l'Agence de mesurer efficacement l'achèvement des activités au terme de l'année 2015.

Il est important de préciser que la crédibilité des deux projets que vous avez mentionnés n'est pas remise en cause, contrairement à celle du planning initialement prévu. En effet, les délais d'exécution annoncés par Infrabel, auteur des projets et bénéficiaire des subsides, n'ont pas pu être respectés pour diverses raisons. Dès le lancement du MAP 2007-2013 et les appels à propositions y relatifs, il était pourtant clair que la Commission européenne prêterait, plus que dans le passé, une attention particulière au respect des plannings et des estimations budgétaires des projets prioritaires du réseau TEN-T.

Par ailleurs, nous n'avons pas connaissance d'une réunion du Comité des infrastructures de transport, préparatoire à la décision finale de la Commission. L'Agence et la Commission ont pris cette décision sur la base des éléments que je viens de citer et des avis d'experts indépendants.

Comme je l'ai déjà indiqué, aucun dossier n'a dû être présenté dans le cadre du *Mid-Term Review*, mais des informations complémentaires relatives aux budgets et plannings ont bien été fournies en complément des *Action Status Reports* (ASR) de l'année 2010, relatifs à l'année de travail 2009.

Nous pouvons considérer que les dossiers initiaux introduits en 2007 pour obtenir les financements dans le cadre du MAP 2007-2013 étaient exempts de tout reproche puisque la Commission européenne les a acceptés et qu'elle a octroyé les subsides sollicités. Ces derniers concernent le projet classique – donc, gares non comprises –, l'électrification 25 kV, le Pendolino et la courbe de Mirwart. L'estimation de réduction du soutien européen reprend des activités – électrification 25 kV, courbe de Mirwart – qui doivent encore faire l'objet d'une décision d'Infrabel et qui seront réalisées en grande partie après 2015. Ces activités doivent donc être extraites de la base du calcul de déduction.

Il est à noter que les sous-projets 25 kV et Pendolino sur l'axe 3 pourraient faire l'objet d'une nouvelle demande de subsides sur le programme pluriannuel de la Commission européenne 2014-2018, voire dès 2011, s'il est démontré que les activités pour lesquelles un soutien est demandé sont nécessaires à la poursuite du projet global.

Les dossiers de demande de subsides sont toujours introduits par l'État et en son nom. L'administration procède, dans les limites de ses moyens, à un contrôle préalable de complétude et de qualité des dossiers qui lui sont soumis par les candidats bénéficiaires, en l'occurrence Infrabel.

La confection proprement dite des dossiers relève de la responsabilité des candidats bénéficiaires et donc, dans le cas

TEN-T en Infrabel uitgenodigd voor een vergadering op 14 december. Het doel daarvan is de details van de activiteiten van het project uit te werken die daadwerkelijk tegen eind 2015 worden gerealiseerd. Eens die activiteiten vastgesteld zijn, vormen ze de basis van de aanpassing van de beslissing over de Europese steun die tegen eind 2011 moet worden genomen. Die aangepaste beslissing zal met name de uitbreiding van de periode tot eind 2015 integreren alsook de budgetten voor de activiteiten die effectief zullen gerealiseerd zijn tegen eind 2015. Dat maakt het mogelijk het uiteindelijke bedrag van de verminderde Europese steun vast te stellen.

In het kader van die beslissing over de gewijzigde steun, moet Infrabel ook mededelen hoe het tewerk zal gaan zodat het Agentschap het verloop van de werkzaamheden tot 2015 nauwkeurig kan volgen.

Het is belangrijk erop te wijzen dat de geloofwaardigheid van de twee projecten waarnaar u hebt verwezen, niet in het gedrang komt, in tegenstelling tot die van de oorspronkelijke planning. De door Infrabel – dat de plannen heeft opgesteld en de subsidies ontvangt – aangekondigde uitvoeringstermijnen konden om verschillende redenen niet worden nageleefd. Vanaf de lancering van het MAP 2007-2013 en de daarop betrekking hebbende oproepen tot voorstellen was het nochtans duidelijk dat de Europese Commissie, meer dan in het verleden, bijzondere aandacht zou schenken aan het nakomen van de planning en de budgettaire ramingen van de prioritaire projecten van het TEN-T-netwerk.

Overigens hebben wij geen weet van een bijeenkomst van het Comité voor de vervoersinfrastructuur die de uiteindelijke beslissing van de Commissie voorafging. Het Agentschap en de Commissie hebben de beslissing genomen op basis van de elementen die ik heb genoemd en van de adviezen van onafhankelijke experts.

Zoals reeds gezegd diende geen enkel dossier te worden voorgesteld in het kader van de Mid-Term Review. Er werd wel bijkomende informatie over de budgetten en de planning verstrekt als aanvulling op de Action Status Reports (ASR) van 2010 betreffende het werkingsjaar 2009.

We mogen aannemen dat de oorspronkelijk in 2007 ingediende dossiers voor financiering in het kader van MAP 2007-2013 onberispelijk waren aangezien de Europese Commissie ze heeft aanvaard en de gevraagde subsidies heeft toegekend. Die laatste betreffen het klassieke project – stations dus niet inbegrepen – de elektrificatie 25 kV, de Pendolino en de bocht van Mirwart. De raming van de vermindering van de Europese steun betreft activiteiten – elektrificatie 25 kV, bocht van Mirwart – die nog het voorwerp moeten uitmaken van een beslissing van Infrabel en voor een groot deel na 2015 worden gerealiseerd. Die activiteiten moeten dus worden afgetrokken van de berekeningsbasis van de vermindering.

Ik wijs erop dat de subprojecten 25 kV en Pendolino op as 3 het voorwerp kunnen zijn van een nieuwe vraag voor subsidies op het meerjarenprogramma van de Europese Commissie 2014-2018, zelfs vanaf 2011, als kan worden aangetoond dat de activiteiten waarvoor steun wordt gevraagd nodig zijn voor de voortzetting van het globale project.

présent, d'Infrabel. Cette dernière dispose de l'expérience, de l'expertise technique et des moyens nécessaires pour élaborer de grands projets d'investissement et elle assure la maîtrise d'œuvre de leur réalisation. Elle devrait être en mesure de proposer à l'avenir des projets dont le planning et l'estimation initiaux sont plus réalistes.

De son côté, l'administration devra se doter de l'expertise et des moyens lui permettant de mieux juger de la qualité d'un projet, en ce compris son efficacité, et les moyens proposés pour le réaliser.

La Cour des comptes a, lors d'audits successifs en 2001, 2008 et 2010, pointé du doigt le manque de moyens dont l'administration chargée du monitoring des projets d'investissements ferroviaires dispose. Malgré les restrictions budgétaires, cette situation mérite toute notre attention.

Vous demandez quelles sont les voies de recours contre ces deux décisions. Les résultats du *Mid-Term Review* sont une estimation des réductions qui doivent faire l'objet de discussions avec l'Agence, comme ce fut précisé lors de la réunion du FAC du 29 octobre dernier. La réunion du 14 décembre prochain vise à discuter dans les détails des activités qui seront réellement éligibles à la fin 2015 ; le but étant de dégager le montant final de la réduction du soutien européen.

Vous m'interrogez sur les raisons de la diminution des aides pour la liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg et sur l'aide européenne au Grand-Duché passant de 27 millions d'euros à 3,5 millions.

Concernant la réduction belge, les raisons suivantes sont alléguées, en anglais : « The Mid-Term evaluation took note that the project has undergone some modifications to the initial plans and that in line with the revised implementation plans it is expected to be completed after 2015. Given the delays, it will not be possible to maintain the EU support for the part of the works to be undertaken after 2015. This entails a reduction to the TEN-T contribution of approximately 8.9 million euros.

The updated completion of the remaining activities by the end of 2015 is feasible, provided that the following conditions are met : electrification works start by the end of 2010 ; complementary studies for the selected 'Pendolino' option start in 2010. It is also necessary for the beneficiary to ensure that additional funding is made available to cover the significant increased cost of the project. »

En ce qui concerne le Grand-Duché de Luxembourg, je ne m'exprimerai pas à la place de mon homologue grand-ducal.

Quant aux conséquences que vont avoir ces décisions de la Commission européenne et les modifications éventuelles de la programmation des travaux de la SNCB en fonction de ces décisions, la réunion de concertation entre la Commission européenne, l'Agence exécutive TEN-T, Infrabel et l'administration qui aura lieu le 14 décembre prochain, devra fournir des éléments de réponse.

Ensuite et sur la base des conclusions de cette réunion, Infrabel devra élaborer et communiquer en toute transparence et sans ambiguïté aucune, le calendrier et l'estimation révisée pour l'ensemble du projet jusqu'à son achèvement complet et,

De dossiers voor het aanvragen van subsidies worden altijd door de Staat en in zijn naam ingediend. De administratie gaat, binnen de grenzen van haar mogelijkheden, over tot een voorafgaande controle op volledigheid en kwaliteit van de dossiers die haar worden voorgelegd door de kandidaat-ontvangers, in dit geval Infrabel.

De eigenlijke samenstelling van de dossiers behoort tot de verantwoordelijkheid van de kandidaat-ontvangers, in dit geval dus Infrabel. Infrabel beschikt over de nodige ervaring, de technische kennis en de vereiste middelen om grote investeringsprojecten uit te werken en verzekert het toezicht op de uitvoering van het project. Het zal in de toekomst wellicht projecten kunnen voorstellen waarvan de oorspronkelijke planning en raming realistischer zijn.

Van haar kant moet de administratie zorgen voor expertise en middelen die haar de mogelijkheid geven beter te oordelen over de kwaliteit van een project met inbegrip van zijn doeltreffendheid en de voorgestelde middelen om het te realiseren.

Het Rekenhof heeft tijdens opeenvolgende audits van 2001, 2008 en 2010 gewezen op het gebrek aan middelen van de administratie belast met de monitoring van spoorinvesteringsprojecten. Die toestand verdient onze aandacht, ondanks de budgettaire beperkingen.

U vraagt welke beroepsmogelijkheden er tegen die twee beslissingen bestaan. De resultaten van de Mid-Term Review zijn een raming van de verminderingen waarover met het Agentschap moet worden gediscussieerd zoals werd verduidelijkt tijdens de bijeenkomst van het FAC van 29 oktober ll. Tijdens de vergadering van 14 december zullen in detail activiteiten worden besproken die werkelijk tegen eind 2015 in aanmerking komen. Doel is het uiteindelijke bedrag van de vermindering aan Europese steun vast te stellen.

U vraagt me naar de redenen van de vermindering van de hulp voor de verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg en van de Europese steun aan het Groothertogdom die van 27 miljoen euro naar 3,5 miljoen euro gaat.

Voor de Belgische vermindering worden, in het Engels, volgende redenen aangevoerd: 'The Mid-Term evaluation took note that the project has undergone some modifications to the initial plans and that in line with the revised implementation plans it is expected to be completed after 2015. Given the delays, it will not be possible to maintain the EU support for the part of the works to be undertaken after 2015. This entails a reduction to the TEN-T contribution of approximately 8.9 million euros.

The updated completion of the remaining activities by the end of 2015 is feasible, provided that the following conditions are met: electrification works start by the end of 2010; complementary studies for the selected "Pendolino" option start in 2010. It is also necessary for the beneficiary to ensure that additional funding is made available to cover the significant increased cost of the project.'

Wat het Groothertogdom Luxemburg betreft, zal ik me niet in de plaats van mijn Luxemburgse collega uitspreken.

Wat de gevolgen van de beslissingen van de Europese Commissie en de eventuele wijzigingen in de programmering

pour la sauvegarde des subsides européens, jusqu'à fin 2015.

En ce qui concerne la réalisation du projet sur le territoire belge, les travaux de renouvellement ou de modernisation des ouvrages d'art suivent leur cours selon le calendrier prévu. Les travaux de voie (donc la modernisation de l'infrastructure ferroviaire – rails, traverses, ballast – et l'assainissement de la plate-forme) se poursuivent également selon le calendrier et dans le respect des budgets.

Par contre, les travaux de réélectrification en caténaires mixtes subissent des retards importants. Ces retards, six mois pour l'instant, semblent principalement dus aux intempéries hivernales et aux manquements de l'entreprise chargée des travaux pour les tronçons Arlon-Sterpenich et Hatrival-Librumont.

Il apparaît clairement que la date de fin de projet renseignée dans le dernier dossier dont dispose l'administration, à savoir 2015, ne sera pas respectée, d'autant plus qu'Infrabel étudie d'autres améliorations infrastructurelles de la performance de la ligne, qui pourront faire l'objet du futur plan d'investissement pluriannuel et qui auront un impact certain sur la date de fin de projet et sur son coût global.

En ce qui concerne les démarches entreprises par le gouvernement belge, la réunion du 14 décembre 2010 fournira de plus amples informations en ce qui concerne la réduction du subside. Dès 2011, lors des prochains appels à propositions, Infrabel pourra soumettre de nouvelles demandes de soutien européen, sur la base de plannings et d'estimations budgétaires plus pertinents. Si l'administration pouvait disposer de moyens appropriés complémentaires, elle pourrait davantage veiller à la complétude, l'opportunité, l'efficacité, l'efficience et l'opportunité des projets proposés au financement public européen.

Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à la Mobilité sur « la diminution des aides européennes concernant la modernisation de l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg » (n° 5-153)

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – Voici quelques jours à peine, le grand patron de la SNCB, Marc Descheemaeker, a annoncé la révolution à l'horizon 2013. Finis les retards chroniques, le matériel avarié, les problèmes de sécurité.

On a moins parlé du rapport d'évaluation à mi-parcours des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport 2007-2013 déposé par la Commission européenne. Cette dernière y épingle la relation « Eurocaprail » pour les retards

van de werkzaamheden van de NMBS steunend op die beslissingen aangaat, moet het overleg tussen de Europese Commissie, het uitvoerend Agentschap TEN-T, Infrabel en de administratie van 14 december antwoorden bieden.

Op basis van de besluiten van die vergadering moet Infrabel in alle transparantie en zonder enige dubbelzinnigheid het tijdschema en de herziene raming uitwerken en meedelen voor het geheel van het project, tot en met zijn volledige afwerking en tot eind 2015 om de Europese subsidies te kunnen behouden.

Wat de uitvoering van het project op Belgisch grondgebied betreft, volgen de vernieuwing en de modernisering van de kunstwerken het vooropgestelde tijdschema. De werkzaamheden aan het spoor (dus de modernisering van de spoorinfrastructuur – sporen, dwarsbalken, ballast – en de sanering van de ballastbedden) vorderen eveneens volgens schema en conform het budget. Daarentegen lopen de herelektrificatie en de werkzaamheden aan de bovenleidingen grote achterstand op. Die achterstand, die momenteel zes maanden bedraagt, is vooral te wijten aan het strenge winterweer en het tekortschieten van de onderneming belast met de werkzaamheden aan de baanvakken Arlon-Sterpenich en Hatrival-Librumont.

Het is duidelijk dat de geplande einddatum van het project uit het laatste dossier waarover de administratie beschikt, namelijk 2015, niet zal worden gehaald, temeer omdat Infrabel andere infrastructuurverbeteringen voor de prestaties van de lijn bestudeert. Die kunnen het voorwerp uitmaken van het toekomstige meerjarenplan voor investeringen en zullen een zekere invloed hebben op de einddatum van het project en zijn globale kostprijs.

Wat de door de Belgische regering ondernomen stappen betreft, zal op de bijeenkomst van 14 december meer informatie worden gegeven over de vermindering van de subsidie. Vanaf 2011, bij de komende oproepen tot voorstellen, kan Infrabel nieuwe steunaanvragen bij Europa indienen op basis van relevanter plannings en budgettaire ramingen. Indien de administratie over aangepaste bijkomende middelen kon beschikken, zou ze beter kunnen waken over de volledigheid, de gepastheid, de doeltreffendheid en doelmatigheid van projecten die voor financiële steun van Europa worden voorgesteld.

Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over « de vermindering van de Europese steun voor de modernisering van de spoorwegas Brussel-Luxembourg-Straatsburg » (nr. 5-153)

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – Nauwelijks enkele dagen geleden heeft de grote baas van de NMBS, Marc Descheemaeker, een totale omwenteling aangekondigd tegen 2013. Gedaan met de steeds terugkerende vertragingen, het beschadigde materieel, de veiligheidsproblemen.

Er is minder gesproken over het tussentijds evaluatierapport betreffende de prioritaire projecten van het trans-Europese vervoersnet 2007-2013 dat door de Europese Commissie

pris dans la mise en œuvre et les dépassements importants des budgets prévus.

La programmation européenne allant jusqu'à 2013, la fin des travaux était initialement planifiée pour décembre 2013. Entre-temps, les retards se sont accumulés. Aujourd'hui, la meilleure perspective serait au-delà de 2015 ! Ce dépassement des délais provoque à son tour une sérieuse augmentation des coûts.

En conséquence, la Commission européenne a décidé de réduire la part de cofinancement européen destiné à la Belgique, ramenant cette aide de 30 à 21 millions d'euros. Et le cofinancement au Grand-duché de Luxembourg pour l'amélioration de cette même relation passe de 27 à 23 millions d'euros.

Comme vous le savez, les clients de la SNCB, et plus particulièrement les navetteurs, dont je fais partie, excédés par les retards quotidiens sur un temps de parcours qui n'a cessé de s'allonger depuis la dernière guerre, attendent beaucoup de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg. Des trains dits « pendulaires » qui, sur cette ligne, pourraient atteindre la vitesse de 160 kilomètres par heure devaient aussi être mis en circulation. Une véritable révolution pour cette ligne sinueuse et trop longtemps délaissée. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Si la réduction de cofinancement européen était confirmée, comment Infrabel pourra-t-elle poursuivre les travaux de modernisation de la ligne 162 ? Quelles seront les sources de financement possibles ? Infrabel, l'État ?

Enfin, comme beaucoup de citoyens, je me pose une question plus fondamentale encore qui touche à la bonne gouvernance. Comment expliquez-vous que, dans notre pays, une fois décidée l'inscription du projet Eurocap dans le cadre des réseaux européens par les gouvernements, l'entreprise de service public n'ait pas été en mesure de mettre en œuvre cette décision dans des délais raisonnables ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Vos deux premières questions étant parallèles aux questions de M. Bellot, je répondrai aux trois autres questions afin de ne pas répéter ce que j'ai déjà dit.

La réunion du 14 décembre 2010 fournira de plus amples informations sur la réduction du subside et les possibilités futures. Dès 2011, lors des prochains appels à propositions, Infrabel pourra soumettre de nouvelles demandes de soutien européen sur la base de plannings et d'estimations budgétaires plus pertinents.

Les autres et principales sources de financement sont l'État fédéral via ses dotations d'investissements à Infrabel et la Région wallonne, via le mécanisme de préfinancement plafonné à 47,1 millions d'euros. L'arrêt des travaux n'est pas envisagé.

Enfin, nous pouvons considérer que les dossiers initiaux introduits en 2007 pour obtenir les financements dans le cadre du MAP 2007-2013 étaient exempts de tout reproche étant donné que la Commission européenne les a acceptés et qu'elle a octroyé les subsides sollicités.

Les dossiers de demande de subside sont toujours introduits par et au nom de l'État. L'administration procède, dans les limites de ses moyens, à un examen préalable des dossiers qui

werd ingediend. De Commissie verwijst in dat rapport naar de 'Eurocaprail'-verbinding voor de vertraging in de uitvoering en de belangrijke overschrijdingen van de vastgestelde begrotingen.

Aangezien de Europese programmering tot 2013 gaat, was het einde van de werkzaamheden oorspronkelijk gepland tegen december 2013. Ondertussen zijn enorme vertragingen opgetreden. In het beste geval zouden de werkzaamheden pas na 2015 voltooid zijn! Die overschrijding van de termijnen brengt een belangrijke kostenverhoging met zich mee.

Bijgevolg heeft de Europese Commissie beslist, het gedeelte van de Europese medefinanciering voor België van 30 miljoen euro, terug te brengen tot 21 miljoen. De medefinanciering voor het Groothertogdom Luxemburg voor deze lijn van 27 tot 23 miljoen euro.

De klanten van de NMBS, meer bepaald de pendelaars, zoals ik, die zich ergeren aan de dagelijkse vertragingen voor een reistijd die sedert de laatste oorlog alleen maar is toegenomen, verwachten veel van de modernisering van de spoorwegas Brussel-Luxemburg. Er zouden ook 'kantelbaktreinen' worden ingezet die op deze lijn 160 kilometer per uur zouden kunnen halen. Dat is een hele omwenteling voor deze lijn die te lang verwaarloosd werd. Hoe staat het daar nu mee?

Hoe kan Infrabel de modernisering van lijn 162 voortzetten als de vermindering van de Europese medefinanciering bevestigd wordt? Welke financieringsbronnen zijn mogelijk? Infrabel, de Staat?

Zoals vele burgers stel ik mij een nog veel fundamentele vraag in verband met goed bestuur. Hoe verklaart u dat, nadat de regeringen beslist hebben toe te treden tot het Eurocapproject in het kader van de Europese netten, het overheidsbedrijf in ons land er niet in geslaagd is die beslissing binnen een redelijke termijn uit te voeren?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Aangezien uw twee eerste vragen dezelfde zijn als de vragen van de heer Bellot, antwoord ik op de drie overige vragen, om niet in herhaling te vallen.

Op de vergadering van 14 december 2010 zal meer informatie worden gegeven over de vermindering van de subsidie en de toekomstige mogelijkheden. Vanaf 2011 kan Infrabel ter gelegenheid van volgende oproepen tot het indienen van voorstellen, nieuwe aanvragen van Europese steun indienen op basis van relevantere plannings en begrotingsramingen.

De andere, en belangrijkste financieringsbronnen, zijn de federale Staat via zijn investeringsdotaties aan Infrabel en het Waals Gewest, via het prefinancieringsmechanisme tot 47,1 miljoen euro. Er wordt niet overwogen de werkzaamheden te staken.

Ten slotte mogen we ervan uitgaan dat de oorspronkelijke dossiers die in 2007 werden ingediend met het oog op een financiering in het kader van het MAP 2007-2013 onberispelijk waren aangezien de Europese Commissie ze heeft aanvaard en de gevraagde subsidies heeft toegekend.

De subsidieaanvragen worden altijd ingediend door en namens de Staat. De administratie gaat, binnen de grenzen

lui sont soumis par les candidats bénéficiaires, en l'occurrence Infrabel. Les candidats bénéficiaires assument la responsabilité de la confection proprement dite des dossiers.

Infrabel dispose de l'expérience, de l'expertise technique et des moyens nécessaires pour élaborer de grands projets d'investissement et remplir son rôle de maître de l'ouvrage. À l'avenir, elle devrait être en mesure de proposer des projets plus réalistes, notamment en termes de calendrier.

De son côté, l'administration devra se doter de l'expertise et des moyens utiles lui permettant de mieux juger de la qualité et de l'opportunité du projet et des moyens nécessaires pour le réaliser. Lors d'audits successifs, la Cour des comptes a souligné le manque de moyens dont dispose l'administration en charge du suivi des projets d'investissements ferroviaires. Malgré les restrictions budgétaires, cette situation mérite toute notre attention.

M. François Bellot (MR). – Je note que le projet a pris cinq ans de retard par rapport au programme initial. La Commission européenne a constaté que le niveau des dépenses actuel atteint 125 millions d'euros pour un montant estimé initialement à 330 millions fin 2010. Fin 2013, nous disposerons donc de 350 millions d'euros pour la réalisation de la ligne Bruxelles-Luxembourg alors que 603 millions d'euros étaient prévus. En outre, je note qu'il n'y a aucune volonté d'abandonner les projets et que l'intention est de les déposer dans une phase ultérieure du développement du réseau transeuropéen de transport.

J'insiste sur l'importance d'une liaison de qualité entre les trois capitales européennes. Le réseau TGV de la Belgique reliant Bruxelles-Paris, Bruxelles-Amsterdam et Bruxelles-Cologne vers Berlin est en effet le premier réseau européen à être terminé. Connaissant l'importance que les Suisses et les Français attachent à la liaison vers Bruxelles, nous insistons pour que la SNCB poursuive son action.

Je ne pense pas qu'il y ait des problèmes particuliers de permis d'urbanisme ou autres dans nos régions. Au nom de toutes celles et ceux qui sont déjà intervenus en juillet 2009, je me permets donc d'insister pour que la SNCB progresse dans la mise en œuvre de ces projets qui ont une réelle importance pour le trafic international, mais également pour le trafic intérieur.

En ce qui concerne le Rhin d'acier, on ne peut qu'être interpellé par l'architecture des transports ferroviaires européens. Le développement très rapide de la liaison Rotterdam-Cologne vers Bâle risque, à terme, de compromettre la ligne ferroviaire reliant le port d'Anvers à l'Allemagne de l'Ouest particulièrement importante pour le port d'Anvers.

Mme Cécile Thibaut (Ecolo). – La réponse du ministre contient des éléments positifs et d'autres plus inquiétants. Certes, les travaux de modernisation de cette ligne se poursuivront. Je rappelle toutefois que l'on circule aujourd'hui plus lentement sur cette ligne que dans les années 50. Les travaux sont donc véritablement un dû, eu égard aux

van haar mogelijkheden, over tot een voorafgaand onderzoek van de dossiers die haar worden voorgelegd door de kandidaat-begunstigden, in dit geval Infrabel. De kandidaat-begunstigden zijn verantwoordelijk voor de eigenlijke opmaak van de dossiers.

Infrabel heeft de ervaring, de technische expertise en de nodige middelen om grote investeringsprojecten uit te werken en zijn rol van bouwheer te spelen. In de toekomst zou hij in staat moeten zijn meer realistische projecten voor te stellen, vooral wat het tijdschema betreft.

De administratie zal zelf moeten zorgen voor de expertise en de middelen die nuttig zijn om beter te kunnen oordelen over de kwaliteit en de opportuniteit van het project en de benodigde middelen om het te realiseren. Tijdens opeenvolgende hoorzittingen heeft het Rekenhof gewezen op het feit dat de administratie die de investeringsprojecten voor de spoorwegen moet opvolgen, niet over de nodige middelen beschikt. Ondanks de budgettaire beperkingen moeten we aandacht hebben voor deze situatie.

De heer François Bellot (MR). – *Ik noteer dat het project vijf jaar vertraging heeft opgelopen ten opzichte van het oorspronkelijk programma. De Europese Commissie heeft vastgesteld dat het huidige niveau van de uitgaven 125 miljoen euro bereikt op een bedrag dat oorspronkelijk geraamd werd op 330 miljoen eind 2010. Eind 2013 zullen we dus over 350 miljoen euro beschikken voor de realisatie van de lijn Brussel-Luxemburg, terwijl op 603 miljoen euro werd gerekend. Ik noteer ook dat er geen plannen bestaan om de projecten op te geven, maar wel om ze in te dienen in een latere fase van de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnet.*

Een degelijke verbinding tussen de drie Europese hoofdsteden is belangrijk. Het Belgische TGV-net voor de verbinding Brussel-Parijs, Brussel-Amsterdam en Brussel-Keulen naar Berlijn is het eerste Europese net dat moet worden afgewerkt. Omdat we weten hoeveel belang de Zwitsers en de Fransen hechten aan de verbinding met Brussel, dringen we erop aan dat de NMBS haar werkzaamheden voortzet.

Ik denk niet dat in onze regio's bijzondere problemen bestaan inzake stedenbouwkundige of andere vergunningen. Namens iedereen die zich in juli 2009 al voor deze zaak heeft ingezet, dring ik erop aan dat de NMBS verder werkt aan de uitvoering van deze projecten, die niet alleen belangrijk zijn voor het internationaal vervoer, maar ook voor het binnenlands vervoer.

Wat de IJzeren Rijn betreft, kunnen we alleen maar verwijzen naar de architectuur van het Europese spoorwegvervoer.

Een zeer snelle realisatie van de verbinding Rotterdam-Keulen naar Bazel zou op termijn, de voor de haven van Antwerpen zo belangrijke spoorlijn tussen Antwerpen en West-Duitsland, in het gedrang kunnen brengen.

Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo). – *Het antwoord van de minister bevat positieve, maar ook verontrustende elementen. Men zal deze lijn inderdaad verder moderniseren. Ik wijs er evenwel op dat op deze lijn nu trager wordt gereden dan in de jaren '50. Gelet op de nog steeds toenemende vertragingen, is het van groot belang dat de investeringen worden voortgezet.*

retards qui se sont accumulés. Il est capital que l'on continue à investir.

Le « Pendolino » reste une option que l'on défendra demain pour maintenir le caractère international de cette ligne. Pour rejoindre Strasbourg à partir de Bruxelles, capital européenne, il nous semble évident de ne pas passer par Paris. Ce choix permettra en outre de garantir l'entretien de la ligne en question.

Je suis en revanche inquiète face aux problèmes de gouvernance que j'ai évoqués. Ces problèmes sont réels. L'administration manque de moyens et la compensation de la perte du financement européen se fera donc demain sur le dos de l'État fédéral et de la Région wallonne. Il me semble que l'usager paie déjà ce désinvestissement au prix fort et je trouve cela regrettable.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Tout d'abord, monsieur Bellot, je n'ai pas dit qu'il y aurait un retard de cinq ans. J'ai simplement dit que le projet ne sera pas finalisé en 2015 comme prévu initialement par Infrabel.

J'ai aussi indiqué les travaux programmés ou en passe d'être exécutés, qui sont principalement des travaux de voies, et que les retards connus concernent la réélectrification, d'une part, et les travaux préparatoires pour le Pendolino, qui ont trait à l'écartement entre les deux voies, d'autre part. Sur ce plan, il ne peut y avoir le moindre doute.

Je ne saurais pas vous donner beaucoup de réponses à propos du Rhin d'acier. La liaison entre Anvers et l'Allemagne fait partie des corridors marchandises que la Commission européenne est en train d'élaborer. Le corridor A ira jusque dans la Ruhr et au-delà en Pologne. Il devrait être prolongé vers les ports belges d'Anvers et Zeebrugge mais, à ce stade, il s'agit seulement d'une décision politique. Dès lors, il y a encore des incertitudes dans le cofinancement par l'Europe. Et nous ne pouvons pas davantage inscrire définitivement ce supplément de travaux dans le budget d'Infrabel. Ce corridor devra être équipé d'ETCS, avec tous les conséquences que cela comportera pour la réalisation et les difficultés d'homologation que cela causera au gestionnaire de l'infrastructure notamment.

Je dois encore ajouter à l'intention de Mme Thibaut que la réalisation, l'établissement, la projection, la prévision et l'inscription des budgets relèvent de la compétence exclusive d'Infrabel. La mission des services du SPF Mobilité se limite à suivre l'exécution des travaux, à contrôler la crédibilité des projets et à soumettre les données aux instances européennes puisque le gouvernement fédéral est l'interlocuteur de la Commission européenne. Laissons tout de même les responsabilités à ceux qui en sont investis.

M. François Bellot (MR). – Pour lever toute ambiguïté à propos du retard, je tiens à préciser que ce n'est pas vous qui en avez parlé mais le Comité exécutif européen, selon lequel on enregistrerait un retard de cinq ans. Je ne vous impute nullement la responsabilité de ce fait.

Pendolino blijft een optie die we zullen verdedigen om het internationale karakter van deze lijn te vrijwaren. Het lijkt ons evident dat het niet nodig is via Parijs te gaan om van Brussel, de hoofdstad van Europa, naar Straatsburg te reizen. Door die keuze kan het onderhoud van de bewuste lijn overigens worden gegarandeerd.

Ik ben echter wel ongerust over de problemen inzake goed bestuur waarnaar ik heb verwezen. Die problemen zijn reëel. De administratie beschikt niet over voldoende middelen. Het terugschroeven van de Europese financiering zal worden gecompenseerd ten koste van de federale Staat en van het Waals Gewest. Ik betreur dat de reiziger daarvoor eens te meer moet opdraaien.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Mijnheer Bellot, ik heb niet gezegd dat er een vertraging van vijf jaar zou zijn. Ik heb gezegd dat het project niet zal afgerond zijn in 2015, zoals oorspronkelijk gepland door Infrabel.

Ik heb ook gezegd welke werkzaamheden gepland zijn of op het punt staan te worden gerealiseerd. Het gaat hoofdzakelijk om spoorwerkzaamheden. Ik heb erop gewezen dat de vertragingen een gevolg zijn van de herelektrificatie, enerzijds, en van de voorbereidende werkzaamheden voor de Pendolino, die betrekking hebben op de spoorwijdte, anderzijds. Dat is klaar en duidelijk.

Over de IJzeren Rijn kan ik niet veel zeggen. De verbinding tussen Antwerpen en Duitsland maakt deel uit van de goederencorridors die de Europese Commissie thans uitwerkt. De corridor A zal tot in het Ruhrgebied gaan en verderop tot Polen. Hij zou verlengd moeten worden tot de Belgische havens Antwerpen en Zeebrugge, maar in dit stadium gaat het slechts om een politieke beslissing. Er zijn dus nog onzekerheden op het vlak van de medefinanciering van Europa. We mogen dat supplement ook niet definitief inschrijven in de begroting van Infrabel. Die corridor zal moeten worden uitgerust met ETCS, met alle gevolgen die dit zal teweegbrengen voor de realisatie en de homologatieproblemen die het zal meebrengen voor de infrastructuurbeheerder.

Voor mevrouw Thibaut wil ik daar nog aan toevoegen dat de realisatie, de vaststelling, de planning, de raming en de inschrijving van de begrotingen tot de exclusieve bevoegdheid behoren van Infrabel. De opdracht van de diensten van de FOD Mobiliteit is beperkt tot het volgen van de werkzaamheden, de controle van de geloofwaardigheid van de plannen en het voorleggen van de gegevens aan de Europese instanties, aangezien de federale regering de gesprekspartner is van de Europese Commissie. De bevoegde instanties moeten hun verantwoordelijkheid op zich nemen.

De heer François Bellot (MR). – Om elk misverstand over de vertraging weg te werken, preciseer ik dat niet u, maar het Europees uitvoerend comité gewag heeft gemaakt van een vertraging van vijf jaar. Ik acht u niet verantwoordelijk voor die uitspraak.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Attendons qu'Infrabel présente ses projections.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles sur «le taux d'imposition réel de la société Electrabel» (n° 5-103)

M. Bert Anciaux (sp.a). – En juillet 2009, l'information selon laquelle Electrabel n'avait pas payé le moindre centime d'impôt pour 2008 avait provoqué pas mal d'agitation. Celle-ci s'amplifia encore lorsqu'il est apparu que l'entreprise recevrait un crédit d'impôt de 90 millions d'euros. Le recours à l'ingénierie fiscale rendrait cette opération totalement légale.

On peut tout au moins trouver étonnant que les pouvoirs publics permettent de telles opérations, mais je constate que les rapaces nantis peuvent se payer les services d'excellents braconniers alors que les pouvoirs publics ne peuvent engager des gardes-chasse dynamiques. Ces mêmes pouvoirs publics n'en tirent aucune leçon et ne veillent pas à ce que les mailles du filets se referment vite et bien. Cela me dépasse. Le comble serait que cette situation se reproduise. Dans le cas d'Electrabel, ce récit horrible paraît d'autant plus triste qu'il s'agit justement d'une société qui enregistre des bénéfices scandaleusement élevés tout en réussissant à vider la caisse de la communauté, caisse grâce à laquelle elle prospère et qui la rend riche grâce à des techniques légales mais peu honorables.

Je constate malheureusement que rien n'a changé cette année. Voici quelques temps, plusieurs quotidiens ont signalé qu'Electrabel n'a payé que 0,04% d'impôts en 2009. Face à cette misérable contribution fiscale figure un bénéfice de 1,55 milliard d'euros. Si Electrabel payait le taux normal pour les sociétés, à savoir 33,99%, sa contribution fiscale s'élèverait à 527 millions. Il est hallucinant de constater que la réalité est différente : le producteur d'électricité a payé moins d'un demi-million, soit 0,04%. Electrabel jouit donc d'une réduction de 526,5 millions. On peut en deviner la raison : un arsenal de techniques fiscales de pointe a de nouveau été utilisé pour éviter à cette entreprise de devoir reverser ne fût-ce qu'un seul centime à la société au sein de laquelle elle vit et s'enrichit.

Il s'agit d'une évolution grotesque mais surtout navrante, en contraste total avec le nombre croissant de pauvres qui peuvent difficilement payer les factures pour leurs besoins de base et dont les compteurs sont souvent tout simplement coupés.

Quels arguments le ministre peut-il avancer pour justifier ce taux fiscal extrêmement bas alors qu'une grande partie des familles et des allocataires sociaux de notre pays doivent verser jusqu'à près de 50% de leur salaire brut ?

Comme tant d'autres personnes, nous plaignons résolument pour l'application du principe selon lequel les épaules les plus solides doivent supporter les charges les plus lourdes. Dans la réalité, c'est l'inverse car je suppose que les techniques utilisées par Electrabel peuvent également l'être

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Laat ons wachten tot Infrabel zijn ramingen voorstelt.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen over «het reële belastingtarief van Electrabel» (nr. 5-103)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – In juli 2009 veroorzaakte het bericht dat Electrabel voor 2008 geen eurocent belasting betaalde voor grote commotie. De commotie werd nog groter toen bleek dat het bedrijf een belastingkrediet van 90 miljoen euro zou ontvangen. Het gebruik van fiscale spitstechnologie zou deze operatie helemaal legaal maken.

Het mag minstens opmerkelijk worden genoemd dat een overheid mogelijkheden bood voor zulke processen, maar ik stel vast dat grijpgrage grootverdieners betere stropers kunnen inhuren dan een overheid slagkrachtige boswachters. Het gaat mijn begrip te boven wanneer diezelfde overheid hieruit geen lering trekt en er niet voor zorgt dat de mazen in het net snel en accuraat worden gedicht. Een herhaling van deze stijloefening in graaien zou immers pas echt een schandaal zijn. In het geval van Electrabel klinkt dit horrorverhaal extra treurig, want juist dit bedrijf maakt woekerwinsten en slaagt er daarenboven in om kas van de gemeenschap waarin ze gedijt en die haar rijk maakt via legale, maar weinig eerbare technieken, leeg te schrappen.

Helaas. Ik stel vast dat dit jaar niets veranderde. Een tijd geleden meldden verschillende dagbladen dat Electrabel in 2009 maar 0,04% belastingen betaalde. Die schamele fiscale bijdrage staat tegenover een winst van 1,55 miljard euro. Mocht Electrabel het normale tarief voor bedrijven betalen, namelijk 33,99%, dan zou de belastingbijdrage oplopen tot een bedrag van 527 miljoen euro. De werkelijkheid klinkt hallucinant anders: de elektriciteitsproducent betaalde minder dan een half miljoen euro, of 0,04%. Electrabel genoot dus een korting van 526,5 miljoen euro. De reden is voorspelbaar: opnieuw werd een arsenaal aan fiscale spitstechnologie ingezet om te voorkomen dat ze maar één cent zouden moeten teruggeven aan de samenleving waarin ze leven en rijk worden.

Dat is een groteske, maar vooral schrijnende ontwikkeling, in schril contrast tot de stijgende groep van mensen in armoede die de factuur voor hun nutsvoorzieningen zo moeilijk kunnen betalen en niet zelden gewoon worden afgesloten.

Welke argumenten kan de minister aanbrengen om dit extreem lage belastingtarief te verantwoorden, terwijl een groot deel van de gezinnen en loontrekkenden in dit land tot bijna 50% van hun brutoloon moeten afdragen?

Met zovelen geloven we en belijden we met luide stem het principe dat de sterkste schouders de zwaarste lasten moeten dragen. In de realiteit blijkt het omgekeerde, want ik vermoed dat wat Electrabel kan, ook door andere financiële grootmachten kan worden gebruikt. Wellicht wordt gebruik gemaakt van een fiscale trukendoos waartoe kleine ondernemingen geen toegang hebben. Een onderzoek van het zakenblad *Trends-Tendances* bevestigde dit met haar

par d'autres puissances financières. Peut-être utilise-t-on une boîte à malice fiscale à laquelle les petites entreprises n'ont pas accès. Une enquête du journal Trends-Tendances le confirme en constatant que certains de nos employeurs les plus importants ne payent absolument aucun impôt. On voit ainsi très clairement qui profite le plus de ce cadeau fiscal. On voit tout aussi clairement que ce ne sont pas ceux qui en ont vraiment besoin. N'est-il pas grand temps de revoir cette politique ?

Le ministre peut-il me confirmer que les chiffres relatifs au taux d'imposition d'Electrabel correspondent à la réalité ? Dans la négative, peut-il me fournir les chiffres corrects ? Dans l'affirmative, le ministre était-il au courant de ce scandale et que fera-t-il à la suite de ces révélations ? Demandera-t-il une enquête visant à déterminer si Electrabel respecte ses obligations fiscales ? Si tel n'était pas le cas, une imposition complémentaire sera-t-elle établie ? Si c'était bien le cas, que fera le ministre pour colmater les fuites fiscales, dans quels délais et en visant quels résultats concrets ?

Y a-t-il encore d'autres grandes entreprises qui, grâce au recours à des ficelles fiscales, paient peu d'impôts ou réussissent en tout cas à limiter leur contribution fiscale à un montant déraisonnablement faible ? De quelles sociétés s'agit-il ? Le ministre peut-il me fournir une liste pour les années fiscales 2007 et 2008 ? Le ministre a-t-il déjà enquêté sur ce phénomène ?

Le ministre envisage-t-il de revoir les intérêts notionnels et d'autres instruments fiscaux de manière à pouvoir combattre les abus ? Le ministre est-il d'accord avec moi pour affirmer qu'il est nécessaire de mener un débat approfondi sur une répartition correcte de la pression fiscale ?

Dans le cadre de la réforme Coperfin, on avait prévu en 2010 la création d'un service spécial devant s'occuper en particulier des grandes entreprises. Le ministre peut-il me confirmer si ce service a été créé ? Dans quelle mesure est-il déjà opérationnel ? Comment envisage-t-on l'évolution ultérieure ? Quelles sont les missions de ce service spécial ? Comment travaillera-t-il ? Quand peut-on s'attendre à des résultats ?

M. Didier Reynders, vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles. – *En ce qui concerne les questions relatives à la sa Electrabel, je dois vous informer que le secret professionnel, visé à l'article 337 du Code des impôts sur les revenus 1992, ne permet pas de faire des déclarations ou de fournir des données fiscales relatives à des dossiers individuels de contribuables. Cela vaut bien entendu tant pour les personnes physiques que pour les personnes morales.*

D'une manière générale, je peux dire que toutes les entreprises déposent une déclaration conformément à la législation en vigueur, en l'occurrence celle sur l'impôt des sociétés. Il n'existe donc à ce sujet aucune législation adaptée à une ou plusieurs entreprises spécifiques. En outre, les services de contrôle veillent à l'application correcte de la législation par toutes les entreprises.

Le Centre de contrôle des Grandes Entreprises a été créé le 1^{er} janvier 2010 à la suite du regroupement et du renforcement des trois centres de contrôle nationaux.

bevinning dat een aantal van onze grootste werkgevers helemaal geen belastingen betaalt. Zo wordt het ijselijk duidelijk wie er het meest profiteert van dit fiscale cadeaubeleid. Even duidelijk blijkt dat dit niet diegenen zijn die het echt nodig hebben. Wordt het niet de hoogste tijd om dit beleid te herzien?

Kan de minister bevestigen dat de cijfers met betrekking tot het belastingstarief van Electrabel stroken met de waarheid? Zo neen, kan hij mij de juiste cijfers bezorgen? Zo ja, was de minister op de hoogte van dit schandaal en wat zal hij ondernemen naar aanleiding van die onthullingen? Zal hij laten onderzoeken of Electrabel correct voldeed aan haar fiscale verplichtingen? Indien zulks niet het geval was, zal dan een bijkomende aanslag worden gevestigd? Indien dit wel het geval zou zijn, wat gaat de minister dan ondernemen om de fiscale lekken te dichten, op welke termijn en met welk concreet beoogd resultaat?

Zijn er nog andere grote bedrijven die door het gebruik van fiscale slimmigheden amper belastingen betalen of er in elk geval in slagen om hun fiscale bijdragen tot een onredelijk kleine omvang te beperken? Welke bedrijven zijn dat? Kan de minister mij een lijst bezorgen voor de aanslagjaren 2007 en 2008? Heeft de minister al onderzoek gedaan naar dit fenomeen?

Plant de minister een herziening van de notionele intrestaftrek en andere fiscale instrumenten, zodat misbruiken kunnen worden tegengegaan? Is de minister het met me eens dat er nood is aan een grondig debat over een correcte verdeling van de belastingsdruk?

In het kader van de Coperfinhervormingen was in 2010 de oprichting van een speciale dienst gepland die zich in het bijzonder zou bezighouden met grote ondernemingen. Kan de minister mededelen of deze dienst al is opgericht? In welke mate is de dienst al operationeel? Hoe worden de verdere ontwikkelingen gepland? Wat zijn de taken van die speciale dienst? Hoe zal hij werken? Wanneer mogen er resultaten worden verwacht?

De heer Didier Reynders, vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen. – *Wat de vragen omtrent de nv Electrabel betreft, dien ik mede te delen dat het beroepsgeheim, bedoeld in artikel 337 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, niet toestaat uitspraken te doen en/of individuele fiscale gegevens te verstrekken aangaande de individuele dossiers van belastingplichtigen. Dit geldt uiteraard zowel voor fysieke als voor rechtspersonen.*

Algemeen kan ik zeggen dat alle bedrijven een aangifte indienen overeenkomstig de vigerende wetgeving, in dit geval de vennootschapsbelasting. Er bestaat dus op dat vlak geen wetgeving die aangepast is aan één of meerdere specifieke bedrijven. Bovendien waken de controlediensten over de correcte toepassing van de wetgeving door alle bedrijven.

Het controlecentrum Grote Ondernemingen werd op 1 januari 2010 opgericht door hergroepering en versterking van de drie nationale controlecentra.

De criteria die bepalen welke ondernemingen onder het

Les critères déterminant les entreprises qui relèvent de ce centre de contrôle sont précisés dans la décision du président du Comité de direction du 17 décembre 2009.

Actuellement, le Centre de contrôle des Grandes entreprises est compétent pour le contrôle des grandes entreprises, à savoir d'une part et en première instance, les entreprises qui ont leur domicile fiscal dans la Région de Bruxelles-Capitale et, d'autre part, en fonction de la capacité de contrôle, celles qui répondent aux critères « groupe d'entreprises », « secteur d'activité spécifique » et « unité TVA ».

Les centres de contrôle, excepté ceux de Bruxelles, restent, sur la base de leur compétence, compétents pour le contrôle de toutes les entreprises.

Les équipes de contrôle seront organisées par secteur sur le plan régional. Une équipe de coordinateurs de secteur assurera le traitement uniforme des entreprises d'un même secteur. Des équipes de contrôle ayant une compétence nationale en ce qui concerne les entreprises du secteur financier, les groupes d'entreprises, les prix de transfert et les unités TVA seront également créées.

La mise en œuvre complète des services extérieurs de l'administration des Grandes entreprises est prévue pour 2011.

Les résultats du Centre de contrôle des Grandes entreprises ne seront disponibles qu'à la fin de l'année.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Ma question a reçu l'aval du bureau du Sénat. Il n'appartient donc pas au ministre de juger s'il peut ou non y répondre. Contrôler le gouvernement est la tâche du Parlement. Le ministre peut me dire mille fois que tout se passe correctement, mais j'ose en douter.*

Le ministre a d'une certaine manière raison de dire que le secret professionnel lui interdit de communiquer, à l'occasion d'une question parlementaire, les données fiscales d'une personne morale ou d'une personne physique. Je peux bien entendu poser ma question autrement et demander comment cela se passe avec les impôts de tous les producteurs d'électricité dans notre pays. Il s'agit d'une question assez banale. Si le ministre estime qu'il doit se retrancher derrière le fait que j'ai cité un nom, je poserai une question sur les contributions financières et fiscales de tous les producteurs d'électricité de notre pays. Je pense que le ministre devra alors fournir une réponse générale pour tous les producteurs d'électricité, sans citer de nom.

Je ne peux toutefois pas accepter qu'il ne réponde pas sur le fond de l'affaire, c'est-à-dire sur le fait que les grosses entreprises réussissent manifestement et systématiquement à ne rien verser au fisc ou à payer le minimum et ne fournissent donc aucune contribution à la communauté. Plusieurs enquêtes montrent que les grandes entreprises réussissent, grâce à l'ingénierie fiscale, à contourner toutes les règles possibles. Il apparaît en outre que, depuis que M. Reynders est ministre des Finances, donc depuis un certain temps déjà, cette pratique est en pleine croissance et que de plus en plus de grandes entreprises réussissent, grâce à des accords avec le fisc et au recours à l'ingénierie fiscale, à éluder la législation fiscale, ce qui leur permet de verser de faibles montants. Que fait le ministre face à une telle situation ? Trouve-t-il logique que ces grandes entreprises réduisent à

controlecentrum Grote Ondernemingen vallen, werden gepubliceerd in de beslissing van de voorzitter van het Directiecomité van 17 december 2009.

Het controlecentrum Grote Ondernemingen is momenteel bevoegd voor de controle van de grote ondernemingen, in eerste instantie, de ondernemingen die hun fiscale domicilie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben, en, afhankelijk van de controlecapaciteit, de ondernemingen die beantwoorden aan de criteria 'groep van ondernemingen', 'specifieke activiteitssector' en 'btw-eenheid'.

De controlecentra, uitgezonderd die te Brussel, blijven bevoegd voor de controle van alle ondernemingen, op grond van hun bevoegdheid.

De controleteams zullen regionaal georganiseerd worden per sector. Een team van sectorcoördinatoren zal de uniforme behandeling van ondernemingen van eenzelfde sector verzekeren. Controleteams met een nationale bevoegdheid inzake ondernemingen uit de financiële sector, groepen, verrekenprijzen en btw-eenheden zullen eveneens opgericht worden.

De volledige oprichting van de buitendiensten van de administratie van de Grote Ondernemingen is momenteel gepland voor 2011.

De resultaten van het controlecentrum Grote Ondernemingen zullen pas op het einde van het jaar beschikbaar zijn.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Mijn vraag werd goedgekeurd door het Bureau van de Senaat. Het komt de minister dus niet toe te oordelen of hij ze al dan niet kan beantwoorden. Het is de taak van het Parlement de regering te controleren. De minister kan mij 125 maal komen zeggen dat alles correct verloopt, maar ik durf daaraan te twijfelen.*

De minister heeft enigszins gelijk wanneer hij zegt dat hij wegens het beroepsgeheim niet zomaar naar aanleiding van een parlementaire vraag de fiscale gegevens van een rechtspersoon of een natuurlijk persoon kan voorleggen. Ik kan natuurlijk mijn vraag anders stellen en vragen hoe het zit met de belastingen van alle elektriciteitsproducenten in ons land, een vrij gewone vraag. Als de minister van mening is dat hij zich moet verschuilen achter het feit dat ik een naam heb genoemd, zal ik een vraag stellen rond de financiële en fiscale afdrachten van alle elektriciteitsproducenten in ons land. Ik denk dat de minister dan in het algemeen zal moeten antwoorden voor alle mogelijke elektriciteitsproducenten, zonder een naam te noemen.

Het kan echter niet dat hij geen antwoord geeft over de grond van de zaak, namelijk dat grote bedrijven er blijkbaar systematisch in slagen geen of minimale fiscale afdrachten te doen en dus geen bijdrage te leveren aan de gemeenschap. Verschillende onderzoeken wijzen uit dat grote bedrijven er door fiscale spitstechnologie in slagen alle mogelijke regels te omzeilen. Bovendien blijkt dat, sinds de heer Reynders minister van Financiën is, al enige tijd dus, deze praktijk in stijgende lijn gaat, dat steeds meer grote bedrijven er in slagen via afspraken met de fiscus en het gebruik van fiscale spitstechnologie, de fiscale wetgeving zo te omzeilen dat die bedrijven amper enige bijdragen storten. Wat doet de minister daaraan? Vindt hij het logisch dat die grote bedrijven er via spitstechnologie in slagen hun belasting tot 0,0% te herleiden?

0,0% leurs impôts grâce à cette ingénierie ? Que compte-t-il faire pour remédier à cette situation ?

C'est aussi une question morale. Le ministre doit quand même être le premier à affirmer que tous les contribuables, y compris les grandes entreprises, doivent payer correctement leurs impôts ! Je trouve navrant de devoir constater que le ministre se retranche derrière le fait qu'il ne doit pas se justifier pour un dossier concret. Il doit pourtant bien le faire pour une politique visant à faire gagner encore plus d'argent à ceux qui en gagnent déjà beaucoup. Ce n'est pas correct vis-à-vis du reste de la société.

Je déposerai donc à nouveau une question.

M. le président. – *Je pense en effet que, si un membre pose une question sur le secteur de l'électricité, il doit pouvoir recevoir des données détaillées au sujet de ce dernier.*

M. Didier Reynders, *vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles.* – *Libre à vous de le dire, monsieur le président, mais il faut tenir compte du Code des impôts sur les revenus.*

M. le président. – *Eh bien, dans ce cas, la commission dira ce qu'elle pense car, si des questions doivent être posées sur un secteur, elles le seront.*

M. Didier Reynders, *vice-premier ministre et ministre des Finances et des Réformes institutionnelles.* – *Libre à vous de le dire, mais je donnerai une réponse. Il ne vous appartient pas, monsieur le président, d'interpréter la loi.*

M. le président. – *C'est ce que nous verrons.*

(La séance est levée à 15 h 20.)

Wat is de minister van plan hiertegen te doen?

Dat is ook een morele vraag. De minister moet toch de eerste zijn om te zeggen dat elke belastingplichtige correct zijn belastingen moet betalen, ook de grote ondernemingen! Ik vind het schrijnend te moeten vaststellen dat de minister zich verschuilt achter het feit dat hij zich voor één concreet dossier niet moet verantwoorden. Hij moet zich echter wel verantwoorden voor een beleid dat erop gericht is de grootverdieners nog meer te laten verdienen. Dat is niet correct ten opzichte van de rest van de samenleving.

Ik zal dus opnieuw een vraag indienen.

De voorzitter. – Ik denk inderdaad dat, indien een lid een vraag stelt over de elektriciteitssector, hij daarover gedetailleerde gegevens moet kunnen krijgen.

De heer Didier Reynders, *vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen.* – U kunt dat zeggen, mijnheer de voorzitter, maar er is ook een wetboek inzake de inkomstenbelastingen.

De voorzitter. – Wel, dan zal de commissie daarover een hartig woordje spreken, want indien er vragen worden gesteld over een sector, worden er vragen over een sector gesteld.

De heer Didier Reynders, *vice-eersteminister en minister van Financiën en Institutionele Hervormingen.* – Dat kunt u zeggen, maar ik zal een antwoord geven. Het is niet uw taak, mijnheer de voorzitter, de wet te interpreteren.

De voorzitter. – Dat zullen we dan nog wel zien.

(De vergadering wordt gesloten om 15.20 uur.)