



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

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

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

**belast met de Begroting, het Openbaar  
Ambt, de Externe Betrekkingen,  
de Gelijke Kansen, de Biculturele  
Aangelegenheden, het Imago van Brussel  
en de Burgerparticipatie**

—————  
**VERGADERING VAN  
MAANDAG 14 OKTOBER 2019**

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

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

—————  
**Commission des finances  
et des affaires générales,**

**chargée du budget, de la fonction  
publique, des relations extérieures,  
de l'égalité des chances, des matières  
biculturelles, de l'image de Bruxelles  
et de la participation citoyenne**

—————  
**RÉUNION DU  
LUNDI 14 OCTOBRE 2019**

**MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW  
INGRID PARMENTIER**

**AAN DE HEER SVEN GATZ, MINISTER  
VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET FINANCIËN,  
BEGROTING, OPENBAAR AMBT, DE  
PROMOTIE VAN MEERTALIGHEID EN  
VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL,**

**QUESTION ORALE DE MME INGRID  
PARMENTIER**

**À M. SVEN GATZ, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES  
FINANCES, DU BUDGET, DE LA  
FONCTION PUBLIQUE, DE LA  
PROMOTION DU MULTILINGUISME  
ET DE L'IMAGE DE BRUXELLES,**

**betreffende "de straffeloosheid voor buitenlandse voertuigen in overtreding in de lage-emissiezone (LEZ)".**

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** (in het Frans).- *De lage-emissiezone (LEZ) is een van de belangrijkste maatregelen om de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest te verbeteren door de meest vervuilende voertuigen geleidelijk aan de toegang tot het gewest te verbieden. De LEZ-regels gelden voor auto's, bestelwagens van minder dan 3,5 ton, bussen en autocars.*

*Vanaf dit jaar worden ook de Euro 2-diesels en de Euro 1-benzines uit de stad geweerd. Het bewustzijn over de LEZ en de naleving ervan neemt toe. In het begin van het jaar werden er dagelijks 600 bekeuringen opgesteld, maar in juni was dat aantal al tot zo'n 400 gedaald.*

*Hoewel er sinds de invoering van de LEZ ongeveer 6.000 Belgische voertuigen zijn beboet, ontspringen de meeste buitenlandse voertuigen de dans. Dat is te wijten aan het controlesysteem.*

*De administratie controleert aan de hand van camera's met nummerplaatherkenning of de voertuigen al dan niet in de LEZ mogen rijden. Voor buitenlandse voertuigen beschikt de administratie echter niet altijd over de technische voertuiggegevens. Bovendien mogen de persoonsgegevens van de voertuigeigenaars volgens de huidige Europese regels alleen worden uitgewisseld in het kader van verkeersveiligheid, zoals snelheidsbeperkingen, en dus niet in het kader van de LEZ.*

*We moeten dringend een oplossing uitwerken. Ongeveer 4% van het aantal auto's dat in Brussel rondrijdt, komt uit het buitenland. Bovendien mogen we geen discriminatie tussen Belgische en niet-Belgische automobilisten creëren.*

*Hebt u stappen ondernomen bij de Europese Unie om de uitwisseling van gegevens mogelijk te maken in het kader van de LEZ?*

*Er zijn bilaterale akkoorden gesloten met Nederland. Waarom worden de Nederlandse overtreders dan nog niet beboet?*

**concernant "l'absence de sanctions pour les véhicules étrangers en infraction dans la zone de basse émission (LEZ)".**

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- La zone de basse émission, plus connue sous le nom de LEZ (low emission zone), est une des mesures phares visant à améliorer la qualité de l'air en Région bruxelloise. Certains polluants provenant du trafic automobile ont un effet négatif sur notre santé : augmentation des troubles et des affections respiratoires, diminution de la capacité respiratoire, etc.

La LEZ permet d'interdire progressivement la circulation, en Région bruxelloise, des véhicules les plus polluants, dans l'objectif de réduire significativement les concentrations d'oxyde d'azote, de particules fines, de carbone noir, etc. La réglementation concerne les voitures, les camionnettes d'un poids inférieur à 3,5 tonnes ainsi que les bus et autocars, qu'ils soient immatriculés en Belgique ou à l'étranger.

Cette année, la LEZ sera encore renforcée avec l'interdiction des véhicules diesel de norme Euro 2 et essence de norme Euro 1. On observe également une meilleure prise de conscience et un meilleur respect de la LEZ par les conducteurs. En effet, si en début d'année plus de 600 contraventions étaient dressées par jour, on n'en dénombrait plus qu'environ 400 en juin.

Le 25 septembre 2019, Bruzz soulignait que si environ 6.000 véhicules belges avaient été sanctionnés depuis l'entrée en vigueur de la LEZ, c'était très rarement le cas pour les véhicules étrangers en infraction.

Cette disparité résulte du mode de contrôle de la conformité des véhicules. Celui-ci se fait essentiellement via des caméras et un système de reconnaissance de plaque. Le numéro de celle-ci permet ensuite de déterminer si le véhicule est bel et bien autorisé dans la LEZ.

L'administration est confrontée à deux problèmes : elle ne dispose généralement pas des données personnelles liées aux véhicules étrangers et, même si c'était le cas, il faudrait encore qu'elle dispose des données techniques des véhicules pour vérifier leur conformité. Or, selon les règles européenne

*Hoeveel hebben de boetes en dagpassen opgeleverd in 2018 en 2019? Wat zijn de prognoses voor 2020?*

*Overweegt u om mobiele patrouilles van Brussel Fiscaliteit in te zetten die kunnen nagaan of de voertuigen niet alleen in orde zijn met de inschrijving en de verkeersbelasting, maar ook met de LEZ?*

**De heer Sven Gatz, minister** *(in het Frans)*. - *De drie gewesten pleiten allang voor een geautomatiseerd gegevensuitwisselingssysteem met andere landen.*

*Brussel kan zich voor de LEZ niet beroepen op de bestaande fiscale richtlijnen en overeenkomsten, aangezien de LEZ geen belasting is. We werken wel aan oplossingen. Zo zijn er onderhandelingen met*

actuelles, les données personnelles des propriétaires des véhicules ne peuvent être échangées que pour des questions relatives à la sécurité routière, comme par exemple les excès de vitesse, et donc pas pour le respect de la LEZ.

Il ne faudrait pas tarder à trouver une solution à ce problème. D'une part, le nombre moyen de véhicules étrangers circulant à Bruxelles chaque jour n'est pas négligeable, puisqu'il est d'environ 4 %. En 2018, sur les 3,2 millions de véhicules contrôlés en six mois, 18 % étaient des véhicules munis de plaques étrangères. D'autre part, il convient de ne pas faire de discrimination entre les conducteurs belges et non belges.

Quelles démarches avez-vous entreprises auprès de l'Union européenne pour que l'échange des données personnelles des conducteurs et les données techniques de leurs véhicules permettent leur utilisation dans le cas d'une infraction à la LEZ ?

Des accords bilatéraux ont déjà été signés avec les Pays-Bas pour pouvoir obtenir et utiliser les données personnelles et les données techniques des véhicules en infraction, ce qui permettrait de sanctionner ces conducteurs. Pourquoi n'est-ce pas encore le cas ?

Combien ont rapporté les amendes (les sommes encaissées) liées aux infractions ainsi qu'à la vente des tickets d'une journée (day pass) en 2018 et en 2019 ? Existe-t-il des projections pour 2020 ?

Afin d'éviter l'impunité des véhicules étrangers, serait-il envisageable de mettre en place des patrouilles mobiles de Bruxelles Fiscalité qui vérifieraient en même temps la conformité des véhicules par rapport aux taxes de mise en circulation et d'immatriculation et la conformité par rapport à la LEZ ?

**M. Sven Gatz, ministre**. - Les trois Régions sont demandeuses depuis longtemps de mettre en place le plus rapidement possible un échange d'informations automatisé avec d'autres pays. C'est en effet essentiel pour pouvoir appliquer correctement le prélèvement kilométrique, et désormais aussi pour les zones de basse émission.

*Frankrijk, Nederland en Londen aan de gang over een administratief partnerschap.*

*Informatie-uitwisseling is van primordiaal belang, maar voor een volledig geautomatiseerde toegang tot de gegevens, in het bijzonder de buitenlandse gegevens, zijn de gewesten afhankelijk van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit, die de dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV) beheert, dat tevens fungeert als nationaal contactpunt voor buitenlandse autoriteiten.*

*Op het eerste gezicht lijkt het makkelijk om buitenlandse voertuigen te vatten, maar dat is het niet. Er zijn wel landen zoals Nederland die toegang geven tot de voertuiggegevens via een openbare database, maar daar staan geen persoonsgegevens in. Ik ben er daarom voorstander van om de informatie-uitwisseling te coördineren op nationaal eerder dan op gewestelijk niveau. Op die manier moet niet elk gewest met een LEZ zich met die problematiek bezighouden.*

*De ratificatie van richtlijn 2019/520 van 19 maart 2019 vormt een stap in de goede richting. Artikel 23 bepaalt immers dat alle lidstaten toegang moeten verlenen tot de nationale registratiegegevens van voertuigen om daarover geautomatiseerde zoekopdrachten te kunnen uitvoeren en dat ze daartoe een nationaal contactpunt moeten aanwijzen. Voor België is dat de DIV.*

*Die richtlijn heeft enkel betrekking op de niet-betaling van wegentol, maar in de slotbepalingen staat dat de Europese Commissie uiterlijk op 19 april 2023 verslag moet uitbrengen over de bekrachtiging en de gevolgen van de richtlijn en dat het verslag vergezeld kan gaan van voorstellen tot herziening van de richtlijn, zoals de uitbreiding van de bepalingen ter facilitering van grensoverschrijdende handhaving van lage-emissiezones.*

*Dat is evenwel geen kortetermijnoplossing, aangezien een dergelijke wijziging eerst door de Europese instellingen moet worden goedgekeurd en nadien in nationale wetgeving moet worden omgezet.*

À l'heure actuelle, pour ce qui concerne la LEZ, la Région de Bruxelles-Capitale ne peut invoquer les conventions et directives fiscales existantes. En effet, la LEZ ne pouvant être qualifiée d'impôt, de telles conventions et directives fiscales ne s'appliquent pas.

Par contre, diverses initiatives ont déjà été prises par la Région de Bruxelles-Capitale, entre autres en matière d'échange de données des plaques d'immatriculation avec des autorités étrangères. Ainsi, des discussions ont déjà eu lieu au niveau administratif avec la France, les Pays-Bas et des villes telles que Londres, afin de promouvoir un partenariat.

Je souscris donc à la nécessité d'un tel échange d'informations.

Il convient néanmoins de souligner que, pour assurer un accès entièrement automatisé aux données, et en particulier aux données étrangères, les Régions sont dépendantes du service public fédéral (SPF) Mobilité, qui gère la direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) et qui fait également office de point de contact national pour les autorités étrangères.

Prenons l'exemple des Pays-Bas, l'un des pays qui offre un accès aux données des véhicules via une base de données publique. Il est important de noter que les données rendues publiques sont limitées aux données du véhicule, ce qui signifie qu'aucune donnée personnelle n'est disponible. Cela implique, en outre, le développement d'un service web spécifique, ce qui nécessite un développement substantiel.

À première vue, il semble simple d'appréhender les étrangers, mais ce n'est pas le cas en réalité. C'est également ce qui ressort de la consultation internationale continue sur cette question.

Je suis donc favorable à ce que l'échange d'informations soit coordonné au niveau national plutôt que régional. À défaut, cela impliquera que toutes les zones de basse émission qui ont été ou seront introduites en Belgique ou dans d'autres pays seront confrontées à ce défi. Cette situation n'est nullement souhaitable.

*Wat we ook zouden kunnen doen, is toetreden tot het Europees voertuig- en rijbewijs-informatiesysteem (European Car and Driving License Information System, kortweg Eucaris). Momenteel omvat het Eucarisnetwerk al 34 landen. De DIV is bevoegd om Eucaris in te voeren. Er is evenwel nog geen concreet plan daartoe.*

*Het controleren van buitenlandse voertuigen is belangrijk voor de geloofwaardigheid van de LEZ. De enige kortetermijnoplossing is het inzetten van mobiele ploegen. Bij de start van de LEZ werd aan Brussel Mobiliteit gevraagd om mobiele ploegen samen te stellen, maar dat is nog altijd niet gebeurd. Tijdens de vorige legislatuur was de invoering van de LEZ de prioriteit.*

*Persoonlijk ben ik veeleer voorstander van een gemeenschappelijke aanpak voor de kilometerheffing, de verkeersbelasting en de LEZ. Brussel Fiscaliteit is overtuigd van de meerwaarde van een dergelijke aanpak en is bereid om het nodige materiaal en personeel ter beschikking te stellen. Inmiddels lijkt het mij ook aangewezen om mobiele ploegen in te zetten om de controle op het terrein uit te breiden tot de drie voormelde aspecten. Die controle moet uiteraard niet op een willekeurige, maar op een slimme en doeltreffende manier gebeuren, op basis van de informatie die via de camera's met nummerplaatherkenning (automatic number plate recognition, kortweg ANPR) wordt verzameld. Ik heb aan Brussel Fiscaliteit gevraagd om samen met Brussel Mobiliteit een actieplan op te stellen.*

*In 2018 inde Brussel Fiscaliteit 84.273 euro aan boetes en brachten de dagpassen 4.795 euro op (137 dagpassen).*

*Op 9 oktober 2019 bedroeg de opbrengst van de boetes 915.787 euro en van de dagpassen 79.625 euro (2.275 dagpassen).*

*In september 2019 bedroeg het totale bedrag van de boetes na toepassing van de LEZ-maatregelen 2.765.700 euro.*

*Er is nog heel wat werk voor de boeg, maar we boeken vooruitgang.*

Dans ce contexte complexe, la ratification de la directive 2019/520 du 19 mars 2019 constitue un pas dans la bonne direction. Son article 23 dispose qu'une procédure doit être mise sur pied pour permettre aux États membres de l'Union européenne d'avoir accès aux données d'immatriculation nationales des véhicules et d'effectuer des recherches automatisées à cet égard. Les États membres sont tenus de désigner un point de contact national. Pour la Belgique, c'est la DIV.

La directive ne vise que le non-paiement des péages routiers, mais ses dispositions finales stipulent que la Commission européenne doit présenter, au plus tard le 19 avril 2023, un rapport sur sa mise en œuvre et ses effets.

Il est indiqué explicitement que le rapport de la Commission européenne peut être accompagné d'une proposition de révision de la directive, notamment en ce qui concerne l'extension des dispositions susceptibles de faciliter l'application transfrontalière aux zones de basse émission.

Toutefois, cela n'apportera pas de solution à court terme, étant donné que les institutions européennes doivent approuver l'extension de la directive et que celle-ci doit ensuite être transposée par les États membres.

Une autre solution consisterait à recourir au traité Eucaris (EUropean CAR and driving license Information System).

Il s'agit d'un partenariat et d'un système grâce auxquels tous les États membres de l'Union européenne peuvent échanger des informations relatives au roulage. Le réseau Eucaris compte déjà 34 pays adhérents. Je dois également rappeler que seul le SPF Mobilité, plus particulièrement la DIV, est compétent pour la mise en œuvre d'une telle interface Eucaris. Il n'y a pas encore de plan concret pour son intégration. Nous suivons bien entendu ces développements de près et nous sommes demandeurs d'une mise en œuvre rapide de tels partenariats.

Je suis d'avis que le contrôle des étrangers est important pour la crédibilité de la LEZ. La seule solution à court terme est le déploiement d'équipes mobiles. Sous la législature précédente, la priorité a été donnée à l'opérationnalisation de la LEZ. En

effet, sur la base des caméras à système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation (automatic number plate recognition, ANPR), les véhicules belges constituent 96 % de la flotte circulant en Région de Bruxelles-Capitale.

Au début de la LEZ, Bruxelles Mobilité a été chargée de mettre sur pied des équipes mobiles, mais cette demande n'a pas pu être satisfaite. Cela dit, je suis plutôt favorable à une approche commune en recherchant des synergies dans le contrôle du respect du prélèvement kilométrique - actuellement assuré par les équipes mobiles de Bruxelles Mobilité - des taxes de circulation, dont nous reprenons la gestion à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, ainsi que de la LEZ.

Bruxelles Fiscalité est consciente de la valeur ajoutée d'une telle approche. Elle est donc prête à s'en charger si les ressources humaines et matérielles nécessaires sont mises à sa disposition. En attendant, il me semble donc approprié de faire appel aux équipes mobiles de Bruxelles Mobilité, afin d'élargir le contrôle sur le terrain aux trois compétences précitées. Ceci, bien sûr, doit être réalisé non pas de manière aléatoire, mais de manière intelligente et efficace, notamment grâce aux informations collectées via le réseau ANPR. À cette fin, j'ai demandé à Bruxelles Fiscalité, en consultation avec Bruxelles Mobilité, d'élaborer un plan d'action concret.

Enfin, je voudrais aborder les chiffres demandés en ce qui concerne les amendes infligées et les pass journaliers :

- en 2018, Bruxelles Fiscalité a perçu 84.273 euros d'amendes et 4.795 euros pour la vente de pass journaliers (soit 137 pass journaliers) ;

- pour 2019 (au 9 octobre), les recettes relatives aux amendes infligées s'élèvent à 915.787 euros et celles relatives aux pass journaliers à 79.625 euros (soit 2.275 pass journaliers).

Le montant total des amendes généré par l'application de la LEZ s'élevait, en septembre 2019, à 2.765.700 euros.

**Mevrouw Ingrid Parmentier (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Ik hoop dat Brussel Mobiliteit en Brussel Fiscaliteit elkaar niet de hete aardappel zullen doorspelen met betrekking tot de mobiele brigades. Als ik het goed begrijp, zult u trachten om een akkoord te sluiten met Brussel Mobiliteit.*

**De heer Sven Gatz, minister** *(in het Frans)*.- *Ik wacht op het gemeenschappelijke actieplan van Brussel Fiscaliteit en Brussel Mobiliteit. Dan pas zullen we de nodige berekeningen kunnen maken.*

*- Het incident is gesloten.*

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER  
DAVID WEYTSMAN**

**AAN DE HEER SVEN GATZ, MINISTER  
VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING,  
BELAST MET FINANCIËN,  
BEGROTING, OPENBAAR AMBT, DE  
PROMOTIE VAN MEERTALIGHEID EN  
VAN HET IMAGO VAN BRUSSEL,**

**EN AAN DE HEER BERNARD  
CLERFAYT, MINISTER VAN DE  
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING, BELAST MET WERK EN  
BEROEPSOPLEIDING, DIGITALISE-  
RING, PLAATSELIJKE BESTUREN EN  
DIERENWELZIJN,**

**betreffende "de promotie van de wet  
"Juliette" in het Brussels Gewest"**

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans)*.- *De federale wet 'Juliette' van 5 maart 2017 ontleent haar naam aan een achtjarig meisje dat overleed aan een hersentumor.*

*De wet schept de mogelijkheid vakantiedagen over te dragen aan een collega die instaat voor een zorgbehoevend ziek, gehandicapt of zwaargewond*

Il reste encore beaucoup de travail, mais nous avançons.

**Mme Ingrid Parmentier (Ecolo)**.- Concernant les brigades mobiles, j'ai l'impression qu'entre Bruxelles Mobilité et Bruxelles Fiscalité, on va se renvoyer la balle. Si j'ai bien compris, votre plan d'action consiste à vous mettre d'accord avec Bruxelles Mobilité pour que ces contrôles soient réalisés et que l'on voie qui fait quoi.

**M. Sven Gatz, ministre**.- Il sera intéressant d'attendre l'approche commune et le plan d'action de Bruxelles Fiscalité et de Bruxelles Mobilité. De là, nous devons aussi voir comment les budgéter.

*- L'incident est clos.*

**QUESTION ORALE DE M. DAVID  
WEYTSMAN**

**À M. SVEN GATZ, MINISTRE DU  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES  
FINANCES, DU BUDGET, DE LA  
FONCTION PUBLIQUE, DE LA  
PROMOTION DU MULTILINGUISME  
ET DE L'IMAGE DE BRUXELLES,**

**ET À M. BERNARD CLERFAYT,  
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE  
LA RÉGION DE BRUXELLES-  
CAPITALE, CHARGÉ DE L'EMPLOI ET  
DE LA FORMATION  
PROFESSIONNELLE, DE LA  
TRANSITION NUMÉRIQUE, DES  
POUVOIRS LOCAUX ET DU BIEN-ÊTRE  
ANIMAL,**

**concernant "la promotion de la loi  
"Juliette" en Région bruxelloise".**

**M. David Weytsman (MR)**.- Je remercie le Bureau d'avoir accepté ma question qui concerne l'évaluation d'une loi fédérale. Depuis le 5 mars 2017, la loi Juliette a vu le jour. Cette loi porte le nom d'une petite fille décédée à l'âge de huit ans à la suite d'une tumeur au cerveau.



*kind dat jonger is dan 21 jaar. De context is dezelfde als die van mantelzorgers, waarover al meermaals is gesproken in de Franse Gemeenschapscommissie (Cocof).*

*Promoot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de wet 'Juliette' bij zijn overheidsbedrijven en -diensten?*

*Welk percentage van de Brusselse werknemers heeft sinds 5 maart 2017 vakantiedagen geschonken? Wat is de verdeling tussen de openbare en de privésector?*

*Hoeveel Brusselse werknemers kregen vakantiedagen cadeau om bij hun zorgbehoevend kind te kunnen zijn?*

**De heer Sven Gatz, minister** (in het Frans).- *De schenking van vakantiedagen tussen collega's wordt geregeld door artikelen 40 tot 49 van de Wet betreffende wendbaar en werkbaar werk van 5 maart 2017.*

*In de privésector moet het systeem gepreciseerd worden in een collectieve arbeidsovereenkomst in een paritair orgaan of bij ontstentenis daaraan in een collectieve arbeidsovereenkomst op het niveau van de onderneming.*

*Omdat het een federale wet betreft, heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de wet 'Juliette' niet op een specifieke manier onder de aandacht van de bedrijven gebracht. Om diezelfde reden kennen we geen percentages van Brusselse werknemers die bij de regeling zijn betrokken.*

Pour rappel, la loi Juliette permet des dons de congés. Il s'agit de la possibilité pour un travailleur ayant des jours de congés conventionnels dont il peut disposer librement d'y renoncer, et ce, au bénéfice d'un autre travailleur de l'entreprise qui assume la charge d'un enfant âgé de moins de 21 ans et atteint d'une maladie, d'un handicap ou victime d'un accident particulièrement grave rendant indispensables une présence soutenue et des soins contraignants. Cette question s'inscrit dans le même cadre que celle des aidants proches que nous avons abordée maintes fois en Commission communautaire française (Cocof).

M. le ministre, la Région bruxelloise a-t-elle tenté de promouvoir cette loi tant auprès de ses entreprises publiques que des administrations publiques ? Je poserai une question similaire à la Cocof.

Depuis le 5 mars 2017, quel est le pourcentage de travailleurs bruxellois qui a mis en pratique ce don de congés ? Si vous disposez des chiffres, quelle est la répartition entre le secteur privé et le secteur public ?

Combien de travailleurs bruxellois ont-ils pu bénéficier de dons de congés pour s'occuper d'un enfant malade ?

**M. Sven Gatz, ministre.**- La loi du 5 mars 2017 concernant le travail faisable et maniable prévoit en ses articles 40 à 49 le don de congés conventionnels entre travailleurs.

Ce système peut être organisé au sein des entreprises du secteur privé. À cet effet, la même loi stipule que le cadre fixant le système du don de congés conventionnels doit être précisé par une convention collective de travail conclue au sein d'un organe paritaire ou, à défaut, par une convention collective de travail d'entreprise.

S'agissant d'une loi fédérale, la Région bruxelloise n'a pas fait connaître cette loi d'une manière spécifique au sein du secteur privé. Il en va de même pour la question relative au pourcentage de travailleurs bruxellois travaillant dans le privé ou celle concernant le nombre de travailleurs

*Voor meer informatie verwijst ik u naar de federale minister van Werkgelegenheid en Economie.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat u geen informatie hebt over de privésector, maar niet dat u geen gegevens hebt over de werknemers in het openbaar ambt. Ik verwacht van de werkgevers in de openbare sector op zijn minst dat zij hun ambtenaren en werknemers wijzen op het bestaan van de wet. De federale overheid informeert het personeel van haar eigen openbare instellingen, maar is niet bevoegd voor gewestelijke overheidsbedrijven en -diensten.*

*Met mijn vraag wil ik onze overheidsdiensten ertoe aanzetten de wet 'Juliette' intern bekend te maken. Precies daarom legt het Bureau mijn vraag aan u voor, niet aan de heer Clerfayt.*

**De heer Sven Gatz, minister** *(in het Frans).*- *Ik zal de administratie vragen hoe zij de informatie intern verspreidt en hoeveel personeelsleden gebruikmaken van de regeling. Het zal wel wat tijd vragen om deze gegevens te verzamelen.*

*- Het incident is gesloten.*

bruxellois dans le secteur privé ayant bénéficié de dons de congés pour s'occuper d'un enfant malade.

Pour plus d'informations à ce sujet, je vous renvoie vers la ministre fédérale de l'emploi et de l'économie.

**M. David Weytsman (MR).**- Je comprends votre réponse pour ce qui concerne le secteur privé, mais beaucoup moins pour ce qui regarde le secteur public. Les administrations publiques pourraient ne fût-ce qu'informer nos fonctionnaires et employés contractuels de l'existence de cette disposition. L'État fédéral peut le faire pour les administrations sur lesquelles il a la tutelle, mais plus difficilement pour les entreprises publiques régionales.

Ma question avait précisément pour but d'encourager les administrations publiques à diffuser cette information auprès de leur personnel. À juste titre d'ailleurs, le Bureau a décidé que ma question vous serait soumise à vous et non à M. Clerfayt.

**M. Sven Gatz, ministre.**- Je vais m'informer auprès de l'administration sur la manière dont l'information est diffusée ainsi que sur l'utilisation effective de cette disposition. Je vous demande un peu de patience parce qu'il nous faudra le temps de collecter ces données.

*- L'incident est clos.*