

implicaties ervan in kaart. De voorstellen zullen binnen de regering worden besproken en zo snel mogelijk aan het Parlement worden voorgelegd.

Het is bijna onmogelijk om alle betrokken belastingplichtigen individueel aan te schrijven. Er kan een procedure worden opgestart. Meer informatie daarover kan bij het belastingkantoor en bij het contactcenter worden verkregen.

Waren er na 16 april 2016 hierover nog nieuwe mededelingen in het Parlement?

Kunt u ons zeggen hoe ver de FOD Financiën staat met het uitwerken van zijn voorstel? Met andere woorden, hoe ver staat het eigenlijk met dit dossier, dat hier al enkele keren besproken werd?

06.02 Minister **Johan Van Overtveldt**: Mijnheer Van Biesen, u stelde een zeer lange vraag. Hopelijk geeft mijn kort antwoord u voldoening.

Binnen de regering wordt er snel werk gemaakt van een oplossing ten gronde voor deze problematiek. In afwachting daarvan finaliseert de administratie een administratieve oplossing voor het aanslagjaar 2017. Op die manier zullen we proberen te vermijden dat de betrokken belastingplichtigen nog een bezwaarschrift moeten indienen.

06.02 **Johan Van Overtveldt**, ministre: Le gouvernement s'emploie activement à résoudre rapidement ce problème. En attendant les propositions concrètes, l'administration cherche une solution pour l'exercice d'imposition 2017, de sorte à épargner aux contribuables intéressés de devoir introduire une réclamation.

06.03 **Luk Van Biesen** (Open Vld): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

07 **Question de M. Gilles Vanden Burre au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, sur "l'actionariat de l'aéroport de Bruxelles-National et le rôle de l'État belge" (n° 14392)**

07 **Vraag van de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "het aandeelhouderschap van Brussels Airport en de rol van de Belgische Staat" (nr. 14392)**

07.01 **Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, ma question comprend un petit récapitulatif portant sur Brussels Airport et l'actionariat.

En 2004, l'aéroport national de Belgique, jusque-là propriété exclusive de l'État, devient un peu australien puisqu'il est racheté à 70 % par le fonds d'investissement Macquarie. En 2007, celui-ci monte à 75 %. En 2011, avec l'arrivée du Fonds de pension des enseignants de l'Ontario, il devient aussi un peu canadien. Le 14 octobre dernier, la presse nous apprend que la construction fiscale de Brussels Airport en fait une entité luxembourgeoise. C'est en effet Brussels Airport Investments, domiciliée à Luxembourg, qui le détient à 55 %. Une autre société, Certi-Baisa, établie en Belgique, en détient 20 % mais est elle-même détenue à 100 % par deux filiales luxembourgeoises. L'État belge reste, quant à lui, propriétaire des 25 % restants.

Comme cela a déjà été rappelé en séance plénière ou en commission, il n'y a rien d'illégal à voir une société, fût-elle affublée

07.01 **Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): De nationale luchthaven, die voorheen in handen van de Staat was, werd door het investeringsfonds Macquarie en het pensioenfonds Ontario Teachers Pension Plan overgenomen. Onlangs hebben we via de pers vernomen dat er een fiscale constructie werd opgezet waardoor Brussels Airport een Luxemburgse entiteit is geworden.

De vraag rijst waarom de investeerders zich in Luxemburg hebben willen domiciliëren en hoe de Belgische Staat, die via de

d'un qualificatif tel que "nationale", détenue par une société étrangère dans une Europe vouée à la libre circulation. Hormis le côté symbolique, on peut se demander pourquoi les investisseurs concernés ont préféré se domicilier au Luxembourg, quels avantages ils en retirent et, surtout, comment réagit l'État, actionnaire à 25 % par l'entremise de la Société fédérale de participations et d'investissement (SFPI).

De manière officielle et totalement légale, après que Brussels Airport ait payé quelques impôts en Belgique, ce sont 246,9 millions d'euros de dividendes qui ont été redistribués aux actionnaires ces trois dernières années, dont 75 % sont remontés au Luxembourg - un montant auquel s'ajoutent les remboursements d'un prêt. En effet, la maison mère luxembourgeoise sert aussi de banque à sa "fille" bruxelloise. C'est ainsi qu'elle lui a octroyé un sérieux crédit - plus de 700 millions d'euros - sur lequel Brussels Airport paie des intérêts. Selon Arnaud Feist, CEO de l'aéroport, interrogé dans la presse en octobre dernier, "le montage (aurait) été approuvé en 2007 de commun accord avec les autorités belges à travers un *tax ruling*. Le prêt était nécessaire pour atteindre une cotation valable auprès des agences de notation".

Je vais donc vous poser trois questions, dont l'une a déjà été traitée en commission.

Trouvez-vous normal qu'une entreprise comme Brussels Airport, dont l'État détient 25 %, fasse de l'optimisation fiscale au Luxembourg? L'État ne devrait-il pas jouer un rôle d'exemple en termes de fiscalité?

Quelles ont été les directives données par l'État à la SFPI dans ce dossier? Celle-ci représente l'État au sein du conseil d'administration de Brussels Airport; aussi, quels ont été les directives données, la position adoptée par elle concernant cette optimisation fiscale – pour ne pas dire plus via le Grand-Duché de Luxembourg?

Même si on en a déjà parlé en commission, je réitère ma demande d'audition de la SFPI, non seulement sur Brussels Airport, mais sur l'ensemble de ses participations. C'est un petit rappel au président et à la commission pour voir si on peut l'organiser, car dans de tels dossiers, c'est important pour l'avenir des entreprises dans lesquelles l'État a des participations, mais aussi pour voir quel rôle il peut jouer au sein de ces entreprises.

07.02 Johan Van Overtveldt, ministre: Monsieur Vanden Burre, la prise de participation de Macquarie dans l'aéroport date de 2004, au terme d'un processus de recherche de partenaires, et fait l'objet d'une convention du 10 novembre 2004 conclue par l'État. À l'époque, celui-ci restait en effet le propriétaire des titres minoritaires de BIAC et était donc partie aux accords, mais par la SFPI.

Macquarie a effectivement investi à l'intervention d'une société luxembourgeoise, ce qui était et est toujours conforme aux lois.

La restructuration de 2007 a été acceptée par l'État et la participation dans BIAC a été ensuite apportée à la SFPI, le 6 juin 2007. Rien d'essentiel n'a été changé à la structure du côté des investisseurs. Elle évoluera par la suite, notamment du fait de l'entrée d'Ontario Teachers dans le capital. Le contrat de réorganisation de Brussels

FPIM 25% van de aandelen in handen heeft, op die fiscale constructie reageert. De afgelopen drie jaar werd er, na betaling van enige belasting in België, 247 miljoen euro aan dividenden aan de aandeelhouders uitgekeerd, waarvan 75% in Luxemburg. Bij die bedragen komt nog de terugbetaling van een lening die door de Luxemburgse moedermaatschappij toegekend werd. Die constructie zou volgens de CEO van Brussels Airport in 2007 in onderling overleg met de Belgische autoriteiten via een fiscale ruling zijn goedgekeurd.

Vindt u het normaal dat een bedrijf waarvan de Staat voor 25% eigenaar is aan fiscale optimalisatie doet in Luxemburg? Welke richtlijnen heeft de Staat aan de FPIM gegeven? Zouden we de FPIM kunnen horen over het geheel van haar participaties?

07.02 Minister Johan Van Overtveldt: De deelneming van Macquarie in de luchthaven werd geregeld in een overeenkomst van 10 november 2004, die gesloten werd door de Staat, die destijds minderheidsaandeelhouder bleef van BIAC en partij was bij de akkoorden via de FPIM.

Investeren via een Luxemburgse vennootschap was en is conform de wet. De herstructurering van 2007 werd aanvaard door de Staat. De participatie in BIAC ging

Airport a été signé le 19 juin 2007.

Le prêt d'actionnaires en question est un *profit participating loan* qui a été progressivement remboursé. Il s'agit d'une injection de cash supplémentaire des actionnaires, subordonnée aux prêts bancaires, pour renforcer la solidité financière de l'aéroport et maintenir, ainsi, un *rating* satisfaisant.

La SFPI n'avait pas la possibilité de demander à son co-contractant de constituer une société en Belgique comme détenteur des actions.

En ce qui concerne une éventuelle audition de la SFPI, je vous renvoie à ce qui a été conclu lors de l'ordre des travaux en commission des Finances.

in 2007 over op de FPIM. De structuur van de investeerders zal pas later evolueren, met de intrede van Ontario Teachers' Pension Plan in het kapitaal.

De bedoelde aandeelhouderslening zorgde voor een extra cashinbreng om de financiële soliditeit van de luchthaven te versterken en een voldoende rating te behouden.

De FPIM verkeerde niet in de mogelijkheid om de medecontractant te vragen een vennootschap in België op te richten die de aandelen in handen zou hebben.

Wat een hoorzitting met de FPIM betreft, verwijs ik naar wat er werd geconcludeerd in de commissie voor de Financiën.

07.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, merci pour cette réponse plutôt technique. Cependant, vous ne répondez pas vraiment à la question.

Je disais moi-même qu'effectivement, d'un point de vue légal, il n'y avait pas d'infraction manifeste au premier abord. Estimez-vous cependant, en tant que ministre des Finances et donc ministre de tutelle de la SFPI, qu'il est normal, exemplaire et même éthique, qu'une entreprise détenue à 25 % par l'État belge fasse de l'optimisation fiscale au Luxembourg? L'optimisation fiscale est ici évidente. J'aurais aimé avoir votre point de vue, en tant que ministre des Finances, sur cette situation, tout comme sur la SFPI.

07.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Vindt u als minister van Financiën en voogdijminister van de FPIM dat deze vorm van fiscale optimalisatie ethisch verantwoord is? Het is belangrijk dat er een politiek standpunt ingenomen wordt in dit dossier. De voorbeeldfunctie is belangrijk voor de bedrijven in ons land.

Je reste donc sur ma faim. Je pense qu'il est important de prendre une position politique sur ce dossier. Vous ne m'avez donné qu'une réponse technique, dont je prends acte. Trouvez-vous politiquement normal que l'État participe d'une certaine façon à ce genre d'optimisation fiscale au Luxembourg et que la SFPI, en tant que propriétaire à 25 %, suive ce genre de pratiques? On sait pourtant que la valeur d'exemple est importante, certainement par rapport à l'ensemble des entreprises dans ce pays qui n'ont pas la possibilité ni l'envie d'ailleurs, heureusement, moralement, de faire de l'optimisation fiscale à ce niveau-là.

Je pense que l'État doit avoir un rôle exemplaire et j'aurais aimé avoir votre avis politique et éthique sur la question.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 Vraag van de heer Luk Van Biesen aan de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, over "de tweede verblijven in het buitenland" (nr. 14256)

08 Question de M. Luk Van Biesen au ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude