



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

27 NOVEMBRE 2017

PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROJET D'ORDONNANCE

portant reprise du service de la taxe de  
circulation sur les véhicules automobiles  
et de la taxe de mise en circulation

RAPPORT

fait au nom de la commission  
des Finances et des Affaires générales

par M. Julien UYTTENDAELE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs:* M. Ridouane Chahid, Mme Nadia El Yousfi, MM. Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, Mme Zoé Genot, MM. Stefan Cornelis, Jef Van Damme.

*Membres suppléants:* MM. Paul Delva, Arnaud Verstraete.

*Autres membres:* Mme Liesbet Dhaene, M. Johan Van den Driessche.

*Voir:*

**Document du Parlement:**

A-599/1 – 2017/2018: Projet d'ordonnance.

GEWONE ZITTING 2017-2018

27 NOVEMBER 2017

BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende de overname van de dienst van  
de verkeersbelasting op de autovoertuigen  
en van de belasting op inverkeerstelling

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie  
voor de Financiën en de Algemene Zaken

door de heer Julien UYTTENDAELE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

*Vaste leden :* de heer Ridouane Chahid, mevr. Nadia El Yousfi, de heren Mohamed Ouriaghli, Charles Picqué, Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Armand De Decker, Abdallah Kanfaoui, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, mevr. Zoé Genot, de heren Stefan Cornelis, Jef Van Damme.

*Plaatsvervangers :* de heren Paul Delva, Arnaud Verstraete.

*Andere leden :* mevr. Liesbet Dhaene, de heer Johan Van den Driessche.

*Zie :*

**Stuk van het Parlement :**

A-599/1 – 2017/2018 : Ontwerp van ordonnantie.

## I. Exposé introductif du ministre Guy Vanhengel

Le ministre a tenu devant les commissaires l'exposé suivant :

« Après la reprise tant attendue du service du précompte immobilier au 1<sup>er</sup> janvier prochain, le Gouvernement bruxellois souhaite également transférer la gestion de la perception de la taxe de circulation annuelle et de la taxe de mise en circulation à l'administration régionale.

Cette reprise du service des taxes de circulation est rendue possible grâce au développement de Bruxelles Fiscalité et de sa nouvelle plateforme informatique. Elle augmentera l'autonomie fiscale de notre Région et permettra d'instaurer plus facilement et au rythme voulu le verdissement nécessaire des taxes concernées.

La décision de reprendre le service de l'impôt doit être notifiée formellement à l'autorité fédérale avant la fin de cette année, si on veut que cette reprise soit effective au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Le Conseil d'État estime que le Parlement de la Région concernée doit ratifier la décision du Gouvernement à ce propos, ce qui dès lors est l'objet du présent projet d'ordonnance.

La reprise du service des taxes de circulation va de pair avec une dotation annuelle de 1,9 million d'euros (exprimé en prix de 2002).

Le montant de cette dotation, qui sera annuellement indexée et inscrite sur le budget fédéral, est fixé par la loi du 8 mars 2009 fixant le prix de revient total du service des impôts régionaux, en exécution de l'article 68<sup>ter</sup> de la loi spéciale de financement. Cette dotation ne sera toutefois versée que dans la mesure où la Région reprend du personnel fédéral, en l'occurrence 42,3 équivalents temps plein. La décision à ce propos sera communiquée en temps utile à l'autorité fédérale.

Entre-temps, la task force, constituée d'experts en fiscalité automobile et en sciences environnementales, créée à cet effet par le Gouvernement bruxellois, poursuit ses travaux. Je propose de discuter sur le verdissement des taxes de circulation dès que leur rapport sera finalisé, ce qui est prévu vers la fin de cet hiver.

Le Conseil Économique et Social a remis un avis favorable sur ce projet d'ordonnance.

Enfin, la remarque rédactionnelle du Conseil d'État a été prise en compte.».

## I. Inleidende uiteenzetting van minister Guy Vanhengel

De minister heeft voor de commissieleden de volgende uiteenzetting gehouden:

« Na de lang verwachte overname van de dienst van de onroerende voorheffing op 1 januari aanstaande, wenst de Brusselse Hoofdstedelijke Regering nu ook de inning van de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling in eigen beheer te nemen.

Deze overname van de dienst van de verkeersbelastingen wordt mogelijk gemaakt dankzij de uitbouw van Brussel Fiscaliteit en het nieuwe informaticaplatform dat door dit laatste werd ontwikkeld. Zij vergroot de fiscale autonomie van ons Gewest waardoor de nodige vergroening van de betrokken belastingen vlotter en op het gewenste tempo kan worden doorgevoerd.

Deze beslissing tot overname moet vóór dit jaareinde aan de federale overheid formeel worden genotificeerd, als we willen dat de overname op 1 januari 2019 effectief wordt.

De Raad van State stelt dat het Parlement van het betrokken Gewest de beslissing van de regering dient te bekrachtigen, hetgeen dan ook het voorwerp is van het voorliggende ontwerp van ordonnantie.

De overname van de dienst van de verkeersbelastingen gaat gepaard met een jaarlijkse dotatie van 1,9 miljoen euro (uitgedrukt in prijzen 2002).

Het bedrag van deze jaarlijkse geïndexeerde dotatie ten laste van de federale begroting is vastgelegd bij wet van 8 maart 2009 tot vaststelling van de totale kostprijs van de dienst van de gewestelijke belastingen, in uitvoering van artikel 68<sup>ter</sup> van de bijzondere financieringswet. Deze dotatie wordt echter alleen maar doorgestort in de mate dat we federaal personeel overnemen, zijnde 42,3 voltijds equivalenten. De beslissing hiertoe zal te gepasten tijde worden meegedeeld aan de federale overheid.

Intussen werkt de door de Brusselse regering opgerichte taskforce, bestaande uit experten in de autofiscaliteit en de milieuwetenschappen, naarstig verder aan haar rapport tot vergroening van de verkeersbelastingen. Ik stel voor om, eens het rapport klaar is, rond het einde van de winter is dat, wij hierover uitvoerig debatteren.

De Economische en Sociale Raad bracht gunstig advies uit over dit ontwerp van ordonnantie.

Er werd ten slotte rekening gehouden met de redactionele opmerking van de Raad van State.».

## II. Discussion générale

M. Julien Uyttendaele constate qu'il s'agit ici d'un texte purement formel, mais qui permet de faire le point et de débattre sur un enjeu de taille pour la Région. La reprise par Bruxelles fiscalité de la TMC et TC est une excellente chose, car il est primordial de disposer de tous les leviers pour avoir une politique cohérente en matière d'environnement, de mobilité et de fiscalité.

Même si son groupe salue l'instauration d'une zone de basse émission à l'échelle régionale, cette dernière ne suffira pas à elle seule à solutionner tous nos problèmes en matière de qualité de l'air.

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

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

De la même manière, la réforme de la fiscalité automobile devra se caractériser par une inclusion significative de critères environnementaux pertinents en matière de santé publique.

C'est ainsi que dans le cadre des compétences régionales, il conviendra de mener des actions de sensibilisation et de communication volontaristes pour inciter les automobilistes achetant des véhicules neufs ou d'occasion à se détourner de ce type de carburant.

Mais, pour que les objectifs soient atteints, il faut que chaque niveau de pouvoir assume ses responsabilités.

C'est pourquoi le groupe PS pense que la reprise par Bruxelles Fiscalité est une bonne chose et la soutient.

Pour le groupe socialiste, c'est une occasion immanquable pour tenir compte de trois critères clefs :

- le type de carburant (il faudra discriminer le diesel et favoriser les vrais véhicules électriques et pas les hybrides et ceux au gaz naturel) ;
- le poids du véhicule ;
- la puissance réelle du véhicule (exprimée en Kilowatts sur la carte grise).

C'est trois critères essentiels dont Bruxelles fiscalité doit pouvoir tenir compte dans les meilleurs délais.

Les deux derniers critères (poids et puissance réelle) ont une triple légitimité :

- ce sont des données indiscutables sur lesquelles les constructeurs ne savent pas tricher ;
- leur prise en considération dans le calcul de la TC et ou TMC permet de promouvoir une utilisation

## II. Algemene bespreking

De heer Julien Uyttendaele stelt vast dat het hier over een formele tekst gaat, die wel de kans biedt te debatteren over een grote uitdaging voor het Gewest. De overname door Fiscaal Brussel van de BIV en de VB is een goede zaak, omdat men over alle hefboomen moet beschikken om een coherent beleid inzake milieu, mobiliteit en fiscaliteit te voeren.

Ook al steunt zijn fractie de invoering van een lage-emissiezone voor het ganse Gewest, toch zal die niet volstaan om alle problemen inzake luchtkwaliteit op te lossen.

Het Gewest zal verder inspanningen moeten leveren om uitdagingen aan te gaan zoals de files, de hoge concentratie dieselveertuigen in het Gewest, de luchtkwaliteit en het verband met de volksgezondheid.

Niet enkel moet men de meest vervuilende wagens weren, maar andere keuzes van motoren door de Brusselse chauffeurs moeten ook gestimuleerd worden, want zij kiezen nog te vaak voor diesel.

De hervorming van de autofiscaliteit moet ook gekenmerkt worden door een aanzienlijk belang van de pertinente criteria inzake volksgezondheid.

In het kader van de gewestbevoegdheden zal men dus strijdvaardige sensibiliseringscampagnes moeten opzetten om de autobestuurders die nieuwe of tweedehandswagens kopen aan te zetten om dat soort brandstof links te laten liggen.

Om die doelstellingen te halen, moet elk gezagsniveau zijn verantwoordelijkheid nemen.

Daarom meent de PS-fractie dat de overname door Fiscaal Brussel een goede zaak is.

Het is een uitgelezen kans om met drie sleutelcriteria rekening te houden:

- soort brandstof (men zal diesel moeten discrimineren en de echte elektrische wagens, niet de hybride en aardgasvoertuigen, steunen);
- het gewicht van het voertuig;
- het reële vermogen van het voertuig (in kW op de grijze kaart).

Fiscaal Brussel moet zo snel mogelijk rekening houden met die drie essentiële criteria.

De laatste twee criteria (gewicht en reëel vermogen) zijn driemaal gegrond:

- het gaat over onbetwistbare gegevens waarbij de constructeurs niet vals kunnen spelen;
- het gewicht ervan in de berekening van de BIV en de VB maakt een rationeel energiegebruik in

- rationnelle de l'énergie dans le secteur transport ;
- ce sont deux critères indiscutablement déterminants en matière de sécurité routière.

Enfin, M. Uyttendaele souligne que les deux autres Régions ne nous ont pas attendus pour entamer leur réforme en matière de fiscalité automobile alors que chaque année la Belgique et la Région bruxelloise se font tirer les oreilles par l'OCDE ou la Commission européenne pour leurs carences en matière de fiscalité environnementale.

Il importe plus que jamais de responsabiliser les citoyens et de les enjoindre à des choix de véhicules plus respectueux de l'environnement et de la qualité de l'air. De la même manière, il convient de préserver les ménages les moins aisés du risque d'effets pervers d'une réforme fiscale mal pensée.

C'est pour cette raison que les deux autres Régions ont opté pour le renforcement des dispositions favorisant l'achat de véhicules propres en jouant principalement sur la taxe de mise en circulation (TMC).

C'est par ailleurs de cette manière qu'il est possible de peser le plus sur l'acte d'achat sans pénaliser la possession.

C'est aussi de cette manière qu'il est possible de mener des politiques incitatives en gérant le mieux leurs coûts, mais aussi en se montrant réactif aux évolutions technologiques pouvant survenir.

Le ministre avait souligné l'importance d'opérer une réforme de la fiscalité automobile en bonne intelligence avec les deux autres Régions, mais cela ne doit pas nous empêcher d'être innovants en vue d'agir résolument sur la nature du parc automobile bruxellois.

Quels sont les dénominateurs communs indispensables pour garantir une fiscalité cohérente avec les deux autres Régions ?

Quand est-ce que Bruxelles-fiscalité sera en mesure d'exploiter les caractéristiques spécifiées sur la carte grise et le certificat d'homologation des véhicules immatriculés en Région bruxelloise ?

Enfin, M. Uyttendaele regrette la composition du groupe de travail qui ne lui paraît pas pertinente puisqu'il y siège un seul lobby à savoir la FEBIAC.

M. Arnaud Verstraete trouve important qu'on ait pris la décision d'effectuer la reprise, car cela permettra de se mettre au travail à partir de 2019. Groen soutient cette initiative. La qualité de l'air est en effet un thème important. L'orateur se rallie aux critères formulés par M. Uyttendaele pour la taxe de circulation. L'écoscore est également important à cet égard.

L'objectif visé ici, c'est la qualité de l'air et la sécurité. Le groupe de travail déposera bientôt un rapport. Le gouvernement a-t-il déjà pris la décision ferme de réformer ou pas la fiscalité pour 2019 ?

- de transportsector mogelijk;
- het zijn twee criteria die doorslaggevend zijn inzake verkeersveiligheid.

De heer Uyttendaele onderstreept dat de twee andere Gewesten niet op ons gewacht hebben om hun hervorming van de autofiscaliteit in de steigers te zetten, terwijl België en het Brussels Gewest jaarlijks aan de oren getrokken worden door de OESO en de Europese Commissie omdat zij maar weinig klaarmaken inzake milieufiscaliteit.

Meer dan ooit moeten de burgers worden aangezet om te kiezen voor milieuvriendelijkere voertuigen. De armste gezinnen moeten ook beschermd worden tegen de gevolgen van een slecht uitgedokterde fiscale hervorming.

Daarom hebben de twee andere Gewesten gekozen voor een versterking van de maatregelen die de aankoop van propere voertuigen bevorderen, door vooral te werken met de belasting op de inverkeerstelling (BIV).

Het is trouwens op die manier dat men het gemakkelijkst de aankoop kan beïnvloeden zonder het bezit te bestraffen.

Het is ook op die manier dat men een stimuleringsbeleid kan voeren met een zo goed mogelijke beheersing van de kosten, en tegelijk inspelen op de mogelijke technologische evolutie.

De minister heeft het belang onderstreept van een hervorming van de autofiscaliteit in goede verstandhouding met de andere Gewesten, maar dat mag ons niet verhinderen innovatief te zijn om de aard van het Brusselse wagenpark te beïnvloeden.

Wat zijn de noodzakelijke gemene delers voor een coherent fiscaal beleid met de twee andere Gewesten?

Wanneer zal Brussel Fiscaliteit in staat zijn om de gespecificeerde kenmerken op de grijze kaart en het gelijkvormigheidsattest van de in het Brussels Gewest ingeschreven voertuigen te gebruiken?

De heer Uyttendaele betreurt tot slot de samenstelling van de werkgroep die volgens hem niet pertinent is, aangezien er slechts één lobby vertegenwoordigd is, namelijk FEBIAC.

De heer Arnaud Verstraete vindt het belangrijk dat de beslissing tot overname er gekomen is, wat zal toelaten om aan de slag te gaan vanaf 2019. Groen steunt dit initiatief. De luchtkwaliteit is immers een belangrijk thema. De spreker sluit aan bij de criteria geuit door de heer Uyttendaele rond verkeersbelasting. Ook de ecoscore is hierbij van belang.

De luchtkwaliteit en de veiligheid zijn hierbij het beoogde doel. De werkgroep zal binnenkort een rapport indienen. Bestaat reeds nu een vaststaande beslissing van de Regering om voor 2019 de fiscaliteit al dan niet te hervormen?

Au nom de son groupe, Mme Liesbet Dhaene estime que la reprise est une très bonne chose, car on peut maintenant s'atteler au verdissement de la fiscalité automobile. Mieux vaut tard que jamais, mais il aurait indéniablement mieux valu que cela vienne plus tôt. En Flandre aussi, on observe que la fiscalité est déterminante dans le choix d'une voiture écologique.

M. Jef Van Damme rappelle les nombreuses questions qu'il a posées sur le sujet dans le passé. On aurait déjà pu franchir ce pas sous la législature précédente. Il espère un verdissement de la flotte automobile et trouve qu'il faut rattraper le retard. Il importe à présent de concrétiser les étapes suivantes dans les prochains mois.

M. Emmanuel De Bock note qu'aujourd'hui, seule la reprise du service est en discussion et il demande à en connaître le prix. Pour les communes, certaines sommes sont ristournées. Il demande comment les changements se passeront pour les communes. Une réflexion autour d'une contractualisation est-elle en cours comme pour la taxe hôtelière ?

Un tax shift environnemental est essentiel. En arrivant les derniers de la série par rapport aux autres Régions, il conviendra pourtant d'éviter un dumping. Les critères énoncés par M. Uyttendaele sont fort intéressants. M. De Bock rappelle qu'il y a moins de 6 ans, le Fédéral avait encouragé le diesel ce qui aujourd'hui semble une erreur. Il convient donc de bien réfléchir avant de prendre de nouvelles mesures. Le dieselgate montre du reste les fraudes qui s'en sont suivies. Ceux qui ont acheté un diesel propre sont aujourd'hui pointés du doigt.

Un débat autour du modèle recherché s'impose. La santé des Bruxellois et l'environnement sont essentiels à cet égard. Quelle est pourtant la solution idéale? Est-ce la voiture électrique ? Elle semble aussi poser des questions (par exemple autour des minerais et des batteries). Est-ce le GPC ? Est-ce vers un modèle de copartage des voitures que nous allons ?

M. Stefan Cornelis rappelle qu'hier comme aujourd'hui, l'Open Vld a été et reste le chef de file et le grand défenseur de la reprise de cette fiscalité, y compris sous la précédente législature. L'Open Vld plaide pour une fiscalité automobile basée sur l'utilisation et non la possession.

Le ministre remercie les intervenants. Il indique en préambule qu'il partage la quasi-totalité des propos tenus par M. Uyttendaele, notamment s'agissant des 3 critères à prendre en compte dans le cadre de la future réforme. Il indique que le problème de la Région est celui de désavantage d'échelle : le marché régional est plus réduit. La Région ne peut travailler que sur les voitures immatriculées en Région de Bruxelles-Capitale, mais de nombreux autres véhicules circulent sur le territoire bruxellois.

En dépit des réformes et des mesures en Flandre et en

Mevrouw Liesbet Dhaene vindt namens haar fractie dat de overname een erg goede zaak is. De vergroening van de verkeersfiscaliteit kan nu immers worden aangevat. Beter laat dan nooit maar vroeger ware ongetwijfeld beter geweest. Ook in Vlaanderen ziet men dat de fiscaliteit de keuze voor een milieuvriendelijke wagen bepaalt.

De heer Jef Van Damme herinnert aan de vele vragen die hij in het verleden over het onderwerp heeft gesteld. Reeds in de vorige zittingsperiode had men deze stap kunnen zetten. Hij hoopt op een vergroening van het wagenpark en vindt dat een inhaalbeweging nodig is. Van belang is hierbij dat de volgende stappen in de komende maanden concrete gestalte krijgen.

De heer Emmanuel De Bock stelt vast dat vandaag enkel de overname van de dienst wordt besproken. Welk prijskaartje hangt daaraan? Voor de gemeenten worden sommige bedragen teruggestort. Hij vraagt hoe de veranderingen zich zullen voltrekken voor de gemeenten. Wordt er nagedacht over een contractualisering zoals voor de hotelbelasting?

Een ecologische tax shift is van essentieel belang. Het Brussels Gewest loopt achter ten opzichte van de overige Gewesten, maar dient dumping te vermijden. De heer Uyttendaele heeft zeer interessante criteria aangehaald. De heer De Bock herinnert eraan dat de federale overheid minder dan zes jaar geleden diesel promoveerde. Vandaag blijkt dat een vergissing te zijn. Men moet dus goed nadenken alvorens nieuwe maatregelen te treffen. De dieselgate heeft fraudegevallen aan het licht gebracht. Degenen die een schoon dieselveertuig hebben gekocht, worden nu met de vinger gewezen.

Er is een debat nodig over het nagestreefde model. In dat opzicht zijn de gezondheid van de Brusselaars en het leefmilieu van essentieel belang. Wat is evenwel de ideale oplossing? De elektrische wagen? Ook dat soort wagen roept vragen op (bijvoorbeeld de gebruikte mineralen en de batterijen). CNG? Evolueren we naar een model van autodelen?

De heer Stefan Cornelis herinnert eraan hoe Open Vld in het verleden en vandaag de voortrekker en de grote pleitbezorgers is geweest van de overname van deze fiscaliteit, zelfs gedurende de voorgaande zittingsperiode. Open Vld pleit voor het gebruik en niet het bezit als basis voor de autobelasting.

De minister dankt de sprekers. Hij geeft onmiddellijk aan dat hij de quasi-totaliteit van de interventie van de heer Uyttendaele onderschrijft, met name i.v.m. de 3 criteria die moeten weerhouden worden in het kader van de toekomstige hervorming. Hij wijst erop dat het probleem van het Gewest dat van schaalnadelen is: de markt in het Gewest is kleiner. Het Gewest kan enkel werken met de wagens die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ingeschreven, maar op het Brussels grondgebied rijden veel andere voertuigen.

Ondanks de hervormingen en maatregelen in Vlaanderen

Wallonie, la baisse des inscriptions la plus marquée par habitant se situe en Région de Bruxelles-Capitale. Ceci, malgré une fiscalité inchangée. Les diesels ont baissé de manière spectaculaire. Les résultats des autres Régions semblent se situer à la marge des changements opérés.

Il faut impérativement se concerter pour arriver à un accord de coopération avec les autres Régions. Une grande partie des voitures inscrites à Bruxelles sont des voitures de leasing. Le ministre indique avoir établi des contacts dans ce sens avec ses homologues flamand et wallon. Leurs représentants suivent les travaux de la task force.

En la matière, Bruxelles joue le rôle de trait d'union. Le ministre estime qu'il devait initier cette démarche et il souhaite une solution limpide et fondamentale. Le point de départ est la reprise du service à partir de 2019. Il est normal que le Fédéral ne voulait dès lors plus le changement des procédures, mais depuis des années, la conviction d'améliorer la qualité de l'air est un souci partagé par tous. Du reste, le ministre défend l'idée d'une taxe kilométrique intelligente.

Le ministre défend la présence de FEBIAC à la table de la task force et s'inscrit en faux par rapport aux observations qui ont été faites par certains commissaires. La FEBIAC dispose d'un know-how précieux. Il ne s'agit pas de prendre des décisions dans le dos du secteur. Du reste, certains autres experts peuvent tout aussi bien avoir des idées préconçues. En reprenant ce qui fait consensus, on peut avancer.

L'accord de gouvernement prévoit de rendre la fiscalité plus verte. Tout sera fait pour y parvenir. La décision a été prise dès la formation du gouvernement et il ne s'est pas dédit là-dessus. Certes, les choses pourraient avancer plus vite mais les obstacles sont levés petit à petit. Le ministre espère que les autres Régions pourront se rallier aux propositions de la task force. En tout cas, un accord sur le leasing constitue le minimum.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2019, il faudra faire démarrer la reprise du service de l'impôt, ce qui nous permet de changer les paramètres.

Le coût annuel du fonctionnement de ce service est estimé à 2 millions d'euros pour la Région.

Il n'existe pas de centimes additionnels communaux à ce sujet : la taxe de circulation est majorée de 10 %; ceci revient aux communes, dont 1/5 revient à l'Agglomération. Les communes ne prélèvent donc pas de centimes additionnels distincts. Ces ristournes continueront à se faire.

M. Julien Uyttendaele est satisfait d'apprendre que les commissaires adhèrent aux critères énoncés par son groupe.

Il reconnaît que la présence de la FEBIAC à la task force

en Wallonië, is de daling van het aantal inschrijvingen per inwoner het meest uitgesproken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ondanks een ongewijzigde fiscaliteit. Het aantal dieselloertuigen is spectaculair gedaald. De resultaten van de overige Gewesten lijken marginaal ten opzichte van de doorgevoerde veranderingen.

Men moet dringend overleg plegen om een samenwerkingsovereenkomst met de overige Gewesten tot stand te brengen. Een groot deel van de in Brussel ingeschreven wagens zijn leasingwagens. De minister wijst erop dat hij contacten heeft gelegd met zijn Vlaamse en Waalse tegenhanger. Hun vertegenwoordigers volgen de werkzaamheden van de taskforce.

Op dat vlak speelt Brussel een verbindende rol. De minister meent dat hij die stap moest zetten en hij wenst een propere en fundamentele oplossing. Het uitgangspunt is de overname van de dienst vanaf 2019. Het is normaal dat de federale overheid de procedures niet meer wenste te veranderen, maar sinds jaren groeit de overtuiging dat de luchtkwaliteit moet worden verbeterd. Voor het overige verdedigt de minister het idee van een slimme kilometerheffing.

De minister verdedigt de aanwezigheid van FEBIAC aan de tafel van de taskforce en is het niet eens met de opmerkingen van bepaalde commissieleden. FEBIAC beschikt over kostbare knowhow. Het is niet de bedoeling om beslissingen te nemen zonder de sector daarbij te betrekken. Voorts kunnen bepaalde andere deskundigen evenzeer vooroordelen hebben. Men kan voortbouwen op de zaken waarover een consensus bestaat.

Het regeerakkoord voorziet in een vergroening van de fiscaliteit. Alles zal in het werk worden gesteld om daarin te slagen. Die beslissing werd genomen bij de regeringsvorming. De regering houdt zich daaraan. De zaken zouden sneller kunnen gaan, maar de obstakels worden geleidelijk weggenomen. De minister hoopt dat de overige Gewesten akkoord kunnen gaan met de voorstellen van de taskforce. Een akkoord over leasingvoertuigen is in ieder geval het minimum.

Op 1 januari 2019 zou de overname van de belastingdienst van start moeten gaan. Dan zullen we de parameters kunnen vervangen.

De jaarlijkse werkingskosten van de dienst worden geraamd op 2 miljoen euro voor het Gewest.

Er bestaan geen gemeentelijke opcentiemen ter zake: de verkeersbelasting wordt verhoogd met 10%; die komt toe aan de gemeenten, en 1/5 ervan aan de Agglomeratie. De gemeenten heffen dus geen afzonderlijke opcentiemen. Die *ristorno's* blijven bestaan.

De heer Julien Uyttendaele is tevreden dat de commissieleden het eens zijn met de door zijn fractie opgestelde criteria.

Hij geeft toe dat de aanwezigheid van FEBIAC in de

n'est pas problématique, mais que d'autres groupements d'intérêts auraient pu être présents à la table des négociations.

L'orateur demande si le critère de la puissance réelle du véhicule (exprimée en Kilowatts sur la carte grise) est déjà disponible.

Le ministre répond que les éléments qui sont connus par la Région via la DIV peuvent servir au paramétrage, mais qu'il faudra encore développer les programmes informatiques. Des projections et simulations avant le lancement doivent être possibles.

Mme Liesbet Dhaene note que le ministre minimise les mesures de ses collègues flamands. Mieux vaut des mesures transitoires que rien du tout. Manger sa promesse est douloureux.

En matière de location-achat (leasing), il est déjà pas mal que les Régions respectent les règles existantes de la loi spéciale de financement. Mieux vaut respecter cette réglementation que forcer un accord de coopération par le chantage.

Le ministre affirme faire œuvre de médiateur mais Mme Dhaene estime qu'il défend les intérêts d'un seul parti. C'est mal parti.

Le ministre se demande si Mme Dhaene a des visions. Les voitures en leasing sont presque toutes immatriculées en Flandre et à Bruxelles, soit à Zaventem soit à Evere, sur le Keiberg ou avenue Bordet, avec une frontière régionale qui sépare les deux. La concertation et la coopération sont dès lors nécessaires pour des voitures qui, en effet, sont achetées ou utilisées partout ailleurs. On ne parviendra à une meilleure entente, à un accord et une meilleure uniformité qu'en étant honnête et juste.

M. Emmanuel De Bock demande à combien s'évaluent les recettes pour la Région et souhaite les mettre en regard des 2 millions de coûts.

Le ministre répond que les recettes de la TC et de la TMC s'élèvent au total à environ 180 millions d'euros. Les frais de la reprise du service s'élèvent donc à près de 1%.

M. Olivier de Clippele indique que les explications auront pour effet que le MR votera le projet d'ordonnance. Le ministre a indiqué qu'il veillera à améliorer la qualité de l'air à Bruxelles avant les élections de 2019.

Mme Liesbet Dhaene comprend que les choses se sont développées au fil de l'histoire. Cette réglementation a du reste également été suivie lors de l'adoption de la loi spéciale de financement. Y toucher porte atteinte au délicat équilibre des recettes entre les Régions. En tant que médiateur, le ministre ne peut pas avoir d'opinion et privilégier d'avance le point de vue wallon.

taskforce niet problematisch is, maar dat andere belangengroepen aanwezig hadden kunnen zijn aan de onderhandelingstafel.

De spreker vraagt of het criterium van het werkelijk vermogen van een voertuig (uitgedrukt in kilowatt op het inschrijvingsbewijs) al beschikbaar is.

De minister antwoordt dat de gegevens die gekend zijn door het Gewest via de DIV kunnen dienen voor het bepalen van de parameters, maar dat de informaticaprogramma's nog uitgewerkt moeten worden. Projecties en simulaties vóór de start moeten mogelijk zijn.

Mevrouw Liesbet Dhaene noteert dat de minister de maatregelen van zijn Vlaamse collega minimaliseert. Tussentijdse maatregelen zijn beter dan niets. Terugkomen op een belofte is pijnlijk.

Inzake leasing is het naleven van de bestaande regels uit de bijzondere financieringswet door alle Gewesten al heel wat. Het is beter deze regeling te respecteren dan via chantage een samenwerkingsakkoord af te dwingen.

De minister beweert dat hij een bemiddelaarsrol waarneemt maar mevrouw Dhaene vindt dat hij de belangen behartigt van één partij. Dit is geen goede start.

De minister vraagt zich af of mevrouw Dhaene spoken ziet. Leasingwagens zijn haast allemaal ingeschreven in Vlaanderen en in Brussel, ofwel in Zaventem ofwel in Evere, op de Keiberg of in de Bordetlaan beiden van elkaar gescheiden door een gewestgrens. Overleg en samenwerking is derhalve noodzakelijk voor auto's die immers overal elders gekocht of gebruikt worden. Enkel door eerlijk en billijk te zijn, kan men tot een betere verstandhouding, een overeenkomst en een grotere uniformiteit komen.

De heer Emmanuel De Bock vraagt op hoeveel de ontvangsten voor het Gewest geraamd worden en wenst ze te vergelijken met de 2 miljoen kosten.

De minister antwoordt dat de totale ontvangsten uit de VB en de BIV ongeveer 180 miljoen euro bedragen. De kosten voor de overname van de dienst bedragen dus ongeveer 1%.

Volgens de heer Olivier de Clippele zal de uitleg tot gevolg hebben dat de MR het ontwerp van ordonnantie zal goedkeuren. De minister heeft gezegd dat hij zal zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit in Brussel vóór de verkiezingen van 2019.

Mevrouw Liesbet Dhaene begrijpt dat de dingen historisch zijn gegroeid. Deze regeling werd trouwens ook gevolgd bij de totstandkoming van de bijzondere financieringswet. Hieraan raken breng het delicate evenwicht van de ontvangsten tussen de Gewesten in gevaar. Als bemiddelaar mag de minister geen opinie hebben en het Waalse standpunt reeds op voorhand kiezen.

### III. Discussion des articles et votes

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 2 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

### IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

*Le Rapporteur,*

Julien UYTTENDAELE

*Le Président,*

Charles PICQUÉ

### III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

### IV. Stemming over het geheel van ontwerp van ordonnantie

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

*De Rapporteur,*

Julien UYTTENDAELE

*De Voorzitter,*

Charles PICQUÉ