

# **CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

## **Bulletin des interpellations et des questions orales**

---

**Commission des finances, du budget, de la fonction publique,  
des relations extérieures et des affaires générales**

**RÉUNION DU**

**JEUDI 7 MARS 2002**

## SOMMAIRE

### QUESTION ORALE

de M. Benoît Cerexhe (F) à M. Guy Vanhengel, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures, concernant “la diminution de la taxe de mise en circulation de certains véhicules”.

(Orateurs: M. Benoît Cerexhe et M. Guy Vanhengel, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures).

## Présidence de Mme Magda DE GALAN.

- La réunion est ouverte à 15h00'.

### QUESTION ORALE

#### La diminution de la taxe de mise en circulation de certains véhicules.

**M. Benoît Cerexhe** .- En janvier dernier, un accord est intervenu entre l'Etat fédéral et les trois régions pour diminuer la taxe de mise en circulation des véhicules LPG et Euro 4.

L'idée positive qui sous-tend cette mesure est d'encourager l'achat des véhicules non polluants.

D'après mes informations, cette mesure est rétroactive et entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2002.

J'aimerais savoir quel est le nombre de véhicules concernés par cette mesure en Région bruxelloise et l'impact financier de celle-ci pour la Région.

Le ministre en a-t-il tenu compte dans le budget 2002 ou y aura-t-il lieu de procéder à un ajustement budgétaire dans le courant de l'année?

Je m'interroge, d'autre part, sur l'intervention du pouvoir fédéral dans cette décision (M. Didier Reynders en faisant lui-même l'annonce) dans la mesure où la taxe sur la mise en circulation est régionalisée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

**M. Guy Vanhengel**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures .- En janvier dernier, un accord est intervenu entre les régions et l'Etat fédéral quant à la modification des articles 98 et 100 du code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, à savoir la taxe de mise en circulation.

Ma réponse sera structurée en quatre points. Tout d'abord, j'exposerai brièvement le contenu de la modification de la taxe de mise en circulation. Ensuite, je décrirai la procédure qui amènera le gouvernement à soumettre deux projets d'ordonnance au Parlement régional. Le troisième point présentera le rôle du pouvoir fédéral dans cette modification et enfin, je terminerai par l'impact budgétaire de cette réforme sur les finances bruxelloises.

La modification de la taxe de mise en circulation comprend principalement deux volets. Il s'agit d'une part d'une diminution de la taxe pour les véhicules qui répondent à la norme Euro 4 ou qui roulent au LPG, véhicules mis en circulation en 2002 ou en 2003. D'autre part, il s'agit d'une augmentation de la taxe de mise en circulation pour certains véhicules âgés de cinq ans et plus.

Le premier volet (la diminution), visant à encourager la mise en circulation de véhicules moins polluants, entrera en vigueur rétroactivement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2002. Le second volet (l'augmentation), visant à décourager la mise en circulation de véhicules plus polluants parce que plus anciens, entrera

en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 2002. Cette augmentation restera d'application dans les années à venir au contraire de la diminution qui est limitée à 2003.

Quant à la forme de cette modification, les trois Régions ont tout d'abord conclu un accord de coopération. En effet, selon l'article 4, § 3 de la loi spéciale de Financement telle que modifiée par la loi spéciale du 13 juillet 2001, les Régions sont tenues de conclure un accord de coopération en matière de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation dans le cas où le redevable est une société, une entreprise publique autonome ou une asbl à activités de leasing. Ces types de redevables étant, entre autres, visés par la présente modification de la taxe de mise en circulation, un accord de coopération a été conclu entre les trois régions. Le projet d'ordonnance y portant assentiment sera soumis au Parlement régional pour vote.

En ce moment, cet avant-projet d'ordonnance d'assentiment à cet accord de coopération ainsi que l'avant-projet d'ordonnance contenant l'entière modification sont soumis pour avis au Conseil économique et social ainsi qu'au Conseil de l'environnement. Après le délai d'un mois, ces deux projets d'ordonnance devront à nouveau être approuvés par le Conseil des ministres avant d'être envoyées au Conseil d'Etat, en urgence. Ils seront ensuite déposés au Parlement pour vote dans le courant du mois d'avril.

Le projet d'ordonnance est totalement identique au projet de décret wallon et au projet de décret flamand, ce qui m'amène à parler de l'intervention du fédéral dans cette modification.

Le fédéral est en réalité à l'origine de cette modification. Un avant-projet de loi dans ce sens avait été approuvé en gouvernement fin 2001 et soumis au Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat a remis un avis négatif, le fédéral n'étant pas autorisé à introduire une modification de la taxe de mise en circulation à partir de 2002 puisque ce sont les régions qui sont compétentes en cette matière à partir de cette date.

Cet avant-projet de loi résultant d'un accord politique au fédéral et l'impact budgétaire étant relativement faible (nous y reviendrons dans un instant), les Régions ont accepté de transcrire cette modification initialement prévue par l'Etat fédéral dans leur propre législation. Quelques adaptations ont cependant été apportées au projet initial, notamment en ce qui concerne les dates d'entrée en vigueur et la période de validité des diminutions.

Le calcul de l'impact budgétaire de cette modification de la taxe de mise en circulation pose deux difficultés majeures. Tout d'abord, il faut prévoir le nombre de véhicules mis en circulation en 2002 et en 2003 qui répondent à la norme Euro 4. Pour ce faire, il faut tenir compte d'une part du nombre de modèles qui répondent à cette norme mis sur le marché par les constructeurs, et d'autre part de l'effet de l'incitant fiscal. En outre, il faut estimer le nombre de véhicules mis en circulation âgés de plus de cinq ans. Selon les estimations réalisées par l'Etat fédéral en collaboration avec la FEBIAC, les trois Régions devraient subir globalement une perte de recettes en 2002 et en 2003 estimées à environ 2 millions EUR par an.

Pour les années ultérieures, l'impact budgétaire n'a pas été calculé mais sera obligatoirement positif étant donné que seul le volet "augmentation" reste d'application au-delà de 2003.

Le second problème que pose le calcul de l'impact budgétaire concerne la répartition de cette moindre recette par région. Le fédéral est incapable d'estimer cette répartition plus précisément que ce qui a été fait pour le terme négatif. Ainsi, la Région bruxelloise devrait supporter environ 15% de ce montant soit environ 300.000 EUR par an. Ceci représente moins de 1% du montant de recettes prévu au budget initial 2002, soit 32.735.000 EUR.

Au moment venu un ajustement budgétaire sera donc introduit.

**M. Benoît Cerexhe** .- Je remercie le ministre pour sa réponse complète. Il s'agit donc d'une mesure fédérale au départ. C'est ce qui explique pourquoi M. Didier Reynders l'a présentée. Pourquoi ne pas lui demander une compensation? Que fait-on en Région bruxelloise depuis 1<sup>er</sup> janvier 2002? Le ministre a annoncé un texte législatif pour le mois d'avril.

**M. Guy Vanhengel**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des finances, du budget, de la fonction publique et des relations extérieures .- La suggestion concernant la compensation est dangereuse. A terme, l'impact budgétaire est positif et le raisonnement pourrait s'inverser. Il est exact que ce raisonnement a été tenu en son temps, mais la réponse de l'Etat fédéral était prévisible.

Par ailleurs, l'enrôlement de cette taxe se fait par l'Etat fédéral. Tous ces enrôlements ont été retardés jusqu'à l'adoption de cette mesure dans les trois régions. Début mai, les enrôlements seront envoyés.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 15h10'.