



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**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, des Relations
extérieures, de la Coopération au
développement, de la Fonction publique et
de la Recherche scientifique

**RÉUNION DU
LUNDI 9 OCTOBRE 2017**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

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

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

belast met de Begroting, de Externe
Betrekkingen, de Ontwikkelings-
samenwerking, het Openbaar Ambt en het
Wetenschappelijk Onderzoek

**VERGADERING VAN
MAANDAG 9 OKTOBER 2017**

Le **Compte rendu intégral** contient 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.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

Het **Integraal verslag** bevat 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.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
www.parlement.brussels

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATIONS	5	INTERPELLATIES	5
Interpellation de M. Bruno De Lille	5	Interpellatie van de heer Bruno De Lille	5
à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, concernant "la réforme de la taxe de mise en circulation".		tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, betreffende "de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling".	
Interpellation jointe de M. Paul Delva,	5	Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,	5
concernant "la réforme de la fiscalité automobile".		betreffende "de hervorming van de autofiscaliteit".	
Discussion conjointe – Orateurs :	7	Samengevoegde besprekking – Sprekers:	7
M. Marc Loewenstein (DéFI) M. Julien Uyttendaele (PS) M. Arnaud Pinxteren (Ecolo) M. André du Bus de Warnaffe (cdH) M. Jef Van Damme (sp.a) Mme Liesbet Dhaene (N-VA) M. Guy Vanhengel, ministre		De heer Marc Loewenstein (DéFI) De heer Julien Uyttendaele (PS) De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) De heer Jef Van Damme (sp.a) Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA) De heer Guy Vanhengel, minister	
Interpellation de M. Jef Van Damme	32	Interpellatie van de heer Jef Van Damme	32
à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, concernant "la ratification du CETA".		tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, betreffende "de ratificering van CETA".	
Discussion – Orateurs :	33	Besprekking – Sprekers:	33
M. Julien Uyttendaele (PS) Mme Zoé Genot (Ecolo) M. André du Bus de Warnaffe (cdH) M. Guy Vanhengel, ministre M. Jef Van Damme (sp.a) Mme Sylviane Friedlingstein, délégation bruxelloise auprès de l'UE		De heer Julien Uyttendaele (PS) Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) De heer Guy Vanhengel, minister De heer Jef Van Damme (sp.a) Mevrouw Sylviane Friedlingstein, Brusselse delegatie bij de Europese Unie	

QUESTIONS ORALES	39	MONDELINGE VRAGEN	39
Question orale de M. Paul Delva	39	Mondelinge vraag van de heer Paul Delva	39
à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, concernant "la taxe kilométrique".		aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, betreffende "de kilometerheffing".	
Question orale de M. Bruno De Lille	42	Mondelinge vraag van de heer Bruno De Lille	42
à M. Guy Vanhengel, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au développement, concernant "l'impact des mesures régionales sur la situation du casino de Bruxelles".		aan de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, betreffende "de impact van de gewestelijke maatregelen op de situatie van het casino van Brussel".	

*Présidence : M. Stefan Cornelis, doyen d'âge.
Voorzitterschap: de heer Stefan Cornelis, oudste lid in jaren.*

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la réforme de la taxe de mise en circulation".

INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "la réforme de la fiscalité automobile".

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) (*en néerlandais*).- *La qualité déplorable de l'air dans notre Région a beau être régulièrement évoquée dans ce parlement et même par la Commission européenne, tout le monde ne semble pas encore en prendre conscience.*

Une mobilité moins polluante permettrait d'améliorer considérablement la qualité de l'air, sachant que le trafic est responsable de 67% des émissions d'oxyde d'azote et de 50% des particules fines.

Depuis la sixième réforme de l'État, la Région dispose d'un formidable levier pour agir dans ce domaine : la taxe de mise en circulation (TMC). Pourtant, ce gouvernement lanterne depuis des années pour l'instaurer.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "de hervorming van de autofiscaliteit".

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- Dat de luchtkwaliteit in Brussel beter kan en moet, werd al vaak genoeg gezegd in dit parlement en ver daarbuiten. We worden er zelfs regelmatig voor op de vingers getikt door de Europese Commissie. Toch lijkt de ernst van de situatie niet overal door te dringen.

Het gaat nochtans om meer dan zeshonderd vroegtijdige overlijdens per jaar in dit gewest. 67% van alle stikstofoxiden en 50% van alle fijn stof in het Brussels Gewest is afkomstig van verkeer. Als de mobiliteit minder vervuilend was, zou de luchtkwaliteit er al aanzienlijk op vooruitgaan. Fietsen, wandelen en openbaar vervoer promoten, zijn de belangrijkste eerste stappen, maar ook de automobiliteit moet schoner worden.

Il semblerait toutefois que les choses commencent à bouger, puisque cette mesure figure dans l'accord de gouvernement. En décembre 2016, vous avez fait part de votre espoir de parvenir à des résultats concrets pour le 21 juillet 2017, et même de soumettre des propositions au parlement à l'été 2017. Nous n'en avons malheureusement rien vu. Je suppose que vous êtes d'accord avec moi pour dire que l'été est bel et bien terminé ?

Sinds de laatste staatshervorming heeft het gewest daarvoor ook een geweldige hefboom in handen: de Brusselse belasting op de inverkeerstelling (BIV). Deze regering treuzelt echter al jaren met het invoeren van een BIV die kan leiden tot een schoner wagenpark.

Blijkbaar is er nu toch schot in de zaak aan het komen, want een dergelijke maatregel is opgenomen in het regeerakkoord. In december 2016 meldde u tegen 21 juli 2017 concrete resultaten te willen bereiken. U verklaarde zelfs voor de zomer van 2017 voorstellen aan het parlement te willen voorleggen. Helaas hebben we daar tot nu toe nog weinig van gezien. Ik ga ervan uit dat u ook vindt dat de zomer intussen voorbij is?

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).-
C'est la fin de l'été.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het is een nazomer.

M. Bruno De Lille (Groen) (en néerlandais).-
Nous pouvons faire preuve de souplesse, mais pas à ce point.

De heer Bruno De Lille (Groen).- We mogen soepel zijn, maar zo soepel nu ook weer niet.

Quelles sont les démarches entreprises en vue d'instaurer une TMC bruxelloise plus verte ?

Welke stappen zijn er gezet voor het vergroenen van de Brusselse belasting op de inverkeerstelling (BIV)?

Quels sont les scénarios à l'étude ?

Welke scenario's liggen hiervoor ter studie?

Quels sont les paramètres utilisés pour comparer les avantages et les inconvénients des différentes options de fiscalité automobile plus verte ?

Welke parameters worden er gebruikt om de verschillende opties voor vergroening tegen elkaar af te wegen?

Pourquoi aucune proposition n'a-t-elle encore été soumise au parlement ?

Waarom hebben we nog steeds geen voorstellen gezien in het parlement?

M. le président.- La parole est à M. Delva pour son interpellation jointe.

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

M. Paul Delva (CD&V) (en néerlandais).-
L'accord de gouvernement envisage une réforme de la fiscalité automobile en faveur des véhicules écologiques. Cette opération doit être budgétairement neutre et ne pas défavoriser les Bruxellois les moins bien nantis, qui forment la catégorie la plus importante de propriétaires de véhicules anciens et polluants.

De heer Paul Delva (CD&V).- Het regeerakkoord voorziet in een hervorming van de autofiscaliteit ten gunste van milieuvriendelijke wagens. De operatie moet budgetneutraal zijn en mag niet nadelig zijn voor de minder vermogende Brusselaars, die procentueel gezien de grootste groep eigenaars is van een oud en meer vervuilend voertuig.

La fiscalité bruxelloise n'a pas encore été réformée, mais d'importantes avancées ont été

We weten dat u hiervan een voorstander bent, en ook van het invoeren van de kilometerheffing voor

réalisées en faveur d'une mobilité moins polluante, comme le prélèvement kilométrique pour poids lourds, et l'instauration d'ici peu d'une zone de basse émission (LEZ).

L'idéal serait de parvenir à un accord avec les autres Régions sur l'instauration de la taxation kilométrique des véhicules privés.

La Flandre a modifié sa taxe de circulation en 2016, au préjudice des véhicules diesel et à essence les plus polluants. Du côté wallon, l'accord de gouvernement annonce une importante réforme fiscale, comprenant une fiscalité automobile plus verte.

Si le gouvernement bruxellois s'apprête à instaurer une fiscalité automobile plus verte, quels en sont les options et le calendrier ? Quels sont les éventuels points d'achoppement ?

Quels sont les éléments qui coïncident avec les gouvernements flamand et wallon pour l'adoption d'une taxation kilométrique des véhicules privés ?

personenwagens. Deze maatregelen hangen in zekere mate samen.

Tot nu toe is de Brusselse fiscaliteit nog niet hervormd. Dat neemt niet weg dat er grote vooruitgang is geboekt bij het bevorderen van een minder vervuilende mobiliteit. Sinds anderhalf jaar is de kilometerheffing voor zware vrachtwagens van kracht en binnenkort volgt een permanente lage-emissiezone (LEZ) waarbij in een eerste fase de meest vervuilende dieselwagens aan de kant moeten worden gezet.

Het zou ideaal zijn dat er een akkoord komt met de andere gewesten voor het invoeren van de kilometerheffing voor personenwagens. Op die manier kan de Brusselse fiscaliteit worden afgestemd op het gebruik, en niet alleen op het bezit van een wagen. De BIV kan dalen of zelfs, wie weet, verdwijnen voor de properste wagens. Dat is allemaal niet evident.

Vlaanderen paste in 2016 zijn verkeersbelasting aan. Dieselwagens en vervuilende benzinewagens moeten meer betalen. Ook de Waalse regering nam in haar regeerakkoord de intentie op voor een ruime fiscale hervorming waaronder een groenere autofiscaliteit.

Maakt de Brusselse regering al werk van een nieuwe, groenere autofiscaliteit? Zo ja, wat zijn de opties en wat is de timing? Zo niet, waarom is dat nog niet gebeurd, en waar zitten de knelpunten?

Hebt u onlangs overlegd met de Vlaamse en de nieuwe Waalse regering over de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens? Is daar, ook op korte termijn, een doorbraak mogelijk? Zijn er knelpunten en zo ja, welke?

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- M. le ministre, chers collègues, j'avais déposé une demande d'interpellation à votre attention et à celle de Pascal Smet sur la prise en considération de l'idée d'un péage positif dans le cadre de la réforme de la fiscalité automobile. Le Bureau élargi a refusé ma question et a proposé de me joindre au présent

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ik diende een aanvraag in voor een interpellatie over een positieve tolheffing. Het Uitgebreid Bureau wees die echter af en stelde mij voor om de interpellatie aan deze bespreking toe te voegen.*

débat.

Bruxelles subit quotidiennement les problèmes de congestion et les décideurs réfléchissent à des solutions, certes nécessaires, mais souvent longues et difficiles à mettre en œuvre pour des raisons multiples. Je pense aux parkings de transit ou de dissuasion, à l'amélioration de l'offre de transport public de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) mais aussi de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), au covoiturage, à l'autopartage, à la gestion des chantiers, etc.

Par ailleurs, il y a quelques semaines, la presse faisait état des positions de chacun sur la taxation kilométrique intelligente pour les véhicules de tourisme. Quant à votre collègue Pascal Smet, il a encore dernièrement défendu le covoiturage et les bandes réservées à cet effet aux entrées de Bruxelles. Dans ces deux dossiers, tantôt c'est la Région wallonne, tantôt c'est la Région flamande qui marque son désaccord.

Au vu de la conjoncture, du dialogue difficile avec les autres entités et de l'absence de volonté commune aux trois Régions d'étendre le système commun pour lutter contre la congestion à Bruxelles, il serait sans doute plus efficace de trouver des solutions entre nous.

Penser, par exemple, qu'une charge de congestion va pousser les entreprises à déménager, c'est sans compter le coût que la congestion automobile fait peser aujourd'hui sur ces mêmes entreprises si l'on maintient le statu quo.

Pour rappel, selon la Fédération des entreprises de Belgique (FEB) et l'Union des classes moyennes (UCM), dont les estimations émanent du Conseil européen et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), les embouteillages coûtent 1,5 milliard d'euros par an à Bruxelles, dont 511 millions aux entreprises bruxelloises.

Lorsque nous traversons nos frontières et explorons les mesures prises par nos voisins, nous pourrions nous inspirer de certaines d'entre elles. Ainsi, la ville de Rotterdam a instauré un péage positif : afin d'encourager les automobilistes qui se rendent dans le centre à ne pas utiliser leur voiture aux heures de pointe, elle a décidé de rémunérer

Brussel heeft dagelijks met verkeersproblemen te maken en de beleidsmakers nemen beslissingen, die ongetwijfeld nodig zijn, maar vaak ook moeilijk uit te voeren zijn en waar jaren overheen gaan.

Bovendien is er discussie over de kilometerheffing en verdedigt minister Smet op de koop toe autodelen en voorbehouden rijstroken voor autodelers bij het binnenrijden van Brussel. In beide dossiers ligt ofwel het Waals ofwel het Vlaams Gewest dwars.

Wellicht gaat het Brussels Gewest beter zelf op zoek naar een oplossing. Wie denkt dat een congestieheffing de bedrijven zal wegjagen uit Brussel, vergeet dat de huidige dagelijkse files voor diezelfde bedrijven ook nadelige gevolgen hebben.

Volgens ondernemersorganisaties kosten de Brusselse files 1,5 miljard euro per jaar, waarvan 511 miljoen aan de Brusselse bedrijven.

Rotterdam voerde in 2010 een positieve tolheffing in: autobestuurders die buiten de spits de stad in rijden, worden financieel beloond. Als gevolg daarvan is het verkeer tijdens de spits in Rotterdam met 5 tot 10% gedaald. Een daling met 8 tot 10% zou volstaan om het verkeer op de drukste momenten vlotter te doen verlopen.

Het Brussels Gewest wil de autofiscaliteit hervormen. Naast de hervorming van de verkeersbelastingen en de kwestie van de intelligente kilometerheffing, moet de regering ook andere oplossingen overwegen en minder voor de hand liggende mogelijkheden bestuderen. Ze moet een gedragwijziging stimuleren in plaats van het foute gedrag te belasten.

Bent u op de hoogte van het systeem van positieve tolheffing in Rotterdam? Hebt u het bestudeerd of bent u van plan om de werkgroep die een hervorming van de autofiscaliteit moet uitwerken, dat te laten doen?

Welk mandaat gaf de regering aan de groep deskundigen die belast is met de hervorming van de autofiscaliteit? Binnen welke termijn moet die groep dat doen?

ceux qui acceptaient de changer leurs habitudes. L'expérience se révèle concluante, puisque le trafic aux heures de pointe a baissé de 5 à 10% depuis la mise en place du projet en 2010. Selon la chargée de projets de BNV Mobility, filiale néerlandaise d'Egis qui a piloté le projet à Rotterdam, il suffirait de supprimer 8 à 10% du trafic aux heures de pointe pour le rendre plus fluide.

Concrètement, un automobiliste qui décide de pratiquer le covoiturage, de privilégier le vélo, d'utiliser les transports en commun ou de prendre la route en dehors des heures de pointe se voit créditer de 3 euros par jour ou de 3,5 euros sur une carte de transport.

Les automobilistes qui participent à ce projet sont choisis par la société en charge, après analyse d'images enregistrées sur des portions de route sujettes aux embouteillages. S'ils acceptent de se prêter au jeu, un système de détection des plaques d'immatriculation leur permettra d'être reconnus, le cas échéant. Si le véhicule n'est pas détecté aux heures de pointe, le propriétaire est crédité.

Le financement est pris en charge par la ville de Rotterdam qui met dans la balance cet investissement considérable et les économies réalisées sur le coût des embouteillages. Ce projet est en phase de test en région parisienne, à Boulogne-Billancourt, sur une cinquantaine d'usagers de la route, et il pourrait s'étendre.

À Bruxelles, une réflexion est ouverte pour réformer la fiscalité automobile. Outre la réforme des taxes de circulation et de mise en circulation, bien utile, et la question de la taxation kilométrique intelligente, il serait intéressant d'élargir le spectre des solutions, de changer de posture et d'étudier les options auxquelles on ne pense pas a priori, de changer certains comportements plutôt qu'en taxer d'autres.

M. le ministre, avez-vous déjà pris connaissance du système de péage positif mis en place à Rotterdam ? A-t-il déjà été analysé ? À défaut, pourrait-il être étudié dans le cadre du groupe de travail chargé de proposer une réforme de la fiscalité automobile ?

Pourriez-vous, par ailleurs, préciser le mandat donné par le gouvernement au groupe d'experts

chargé de cette réforme de la fiscalité automobile ainsi que le calendrier de ses travaux ?

M. le président.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- La fiscalité automobile est évidemment une question transversale. Dès lors, après les questions qui traitaient des portefeuilles "mobilité" et "finances", je vais plutôt évoquer les questions environnementales.

Tout d'abord, ne boudons pas notre fierté d'avoir dans notre région ce nouveau dispositif qu'est la zone de basse émission (LEZ). Celle-ci va être mise en place progressivement, notamment pour que les automobilistes puissent prendre de nouvelles habitudes. Une série de dérogations tout à fait légitimes pour les personnes en situation de handicap, les véhicules d'urgence et les véhicules prioritaires est prévue. Qu'en est-il des aspects sociaux de ce dispositif ? Tout le monde ne peut pas se permettre d'abandonner sa voiture et d'acheter une belle voiture américaine qui roule exclusivement à l'électricité.

Ensuite, qu'en est-il de l'accès à l'information concernant les immatriculations étrangères et la poursuite des contrevenants étrangers ? Quels sont les pays avec lesquels nous avons conclu un accord ? Y a-t-il d'autres pays avec lesquels nous pourrions obtenir des accords d'échange automatique de données ?

Il est aussi question de primes pour les particuliers et les PME, qui les inciteraient à acquérir des véhicules propres. Je dois partager mon scepticisme. Nous subissons la congestion automobile à Bruxelles et ses répercussions en termes de santé publique. Je ne crois pas qu'une prime qui inciterait les gens à acheter de nouveaux véhicules serait le choix le plus opportun mais je voudrais avoir votre avis sur cette question et, le cas échéant, connaître les critères qui seraient pris en compte.

Nous pensons par ailleurs qu'une taxe au kilomètre en remplacement des taxes de circulation et de mise en circulation serait une solution plus juste et cohérente eu égard à nos objectifs environnementaux de mobilité et de

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Als we het over autofiscaliteit hebben, kunnen we niet om het milieusaspect heen.*

Om te beginnen mag het Brussels Gewest trots zijn op de toekomstige lage-emissiezone (LEZ). Die wordt gaandeweg ingevoerd, zodat autobestuurders hun gedrag kunnen aanpassen. Er komt een reeks uitzonderingen voor personen met een handicap en voertuigen van hulpdiensten. Wat echter met het sociale aspect? Niet iedereen heeft immers genoeg geld om een elektrische wagen te kopen.

Daarnaast rijst de vraag waar de informatie over buitenlandse overtreders vandaan moet komen. Met welke landen sloot u een overeenkomst? Zijn er nog landen waarmee Brussel automatisch gegevens kan uitwisselen?

Er zouden premies komen om particulieren en kmo's te stimuleren om een schone wagen te kopen. Daar ben ik toch wel sceptisch over. Het verkeer in Brussel zit elke dag vast, met nefaste gevolgen voor de volksgezondheid. Een premie voor een nieuwe auto lijkt in die omstandigheden niet de beste oplossing. Welke criteria zullen gelden voor de toekenning van de premie?

De PS is van mening dat een kilometerheffing in plaats van de verkeersbelasting en de BIV een rechtvaardigere oplossing is, waarmee Brussel bovendien vlotter de doelstellingen inzake milieu en volksgezondheid zal halen. Ook verscheidene federaties uit de autosector zijn er voorstander van dat het forfaitaire recht om met de auto te mogen rijden door een kilometerheffing wordt vervangen.

Dezelfde auto's worden even zwaar belast en dus betalen een gepensioneerde die zijn auto weinig gebruikt en een handelsvertegenwoordiger die veel kilometers rijdt, evenveel belasting bij de aankoop van de auto en evenveel jaarlijkse verkeersbelasting.

santé publique. Pour différentes fédérations du secteur automobile, si les taxes sur les véhicules polluants ne sont pas contestées, une révision du mode de calcul de la fiscalité automobile est préconisée. La Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) et Touring - qui ne sont pas nos meilleurs amis, comme vous le savez - défendent également une taxation au kilomètre, et non plus ce droit forfaitaire de pouvoir conduire.

En effet, à l'heure actuelle, un véhicule similaire sera taxé de la même manière et donc, un retraité qui l'utilise peu et un représentant de commerce qui avale les kilomètres seront taxés de la même manière au moment de l'acquisition mais également chaque année via la taxe de circulation.

Dans la logique que nous défendons, cette taxation au kilomètre remplacerait la taxe de mise en circulation (TMC) et la taxe de circulation. Ce qu'il faut, c'est taxer l'usage de la voiture plutôt que sa possession. Cette taxation devrait, à mon sens, prendre en compte, complémentairement au nombre de kilomètres parcourus, quatre critères :

- l'heure à laquelle le véhicule est utilisé ;
- les artères empruntées ;
- les performances environnementales du véhicule ;

À ce titre, je voudrais que vous soyez vigilant à la question des voitures hybrides rechargeables. Il s'agit quand même d'une vaste escroquerie parce qu'on va mettre une petite prise sur des voitures qui polluent et finalement, les gens qui achètent ces voitures n'utilisent même pas le câble de recharge mais bénéficient de tous les incitants fiscaux liés à son utilisation. Soyez donc vigilant à ce sujet.

- enfin, le quatrième critère est un critère social qui doit permettre de tempérer ce troisième critère du véhicule propre pour ceux qui ne peuvent pas se permettre d'acheter des véhicules à la pointe des performances environnementales.

Je tiens aussi à rappeler que nous avons voté une résolution sur le gaz naturel pour véhicules (GNV). Je suis donc sûr que vous serez vigilant à ce sujet. Quelle est votre position sur toutes ces

Volgens onze logica zou de kilometerheffing de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting vervangen. We moeten het gebruik van de auto beladen in plaats van het bezit ervan. De kilometerheffing zou niet alleen rekening mogen houden met het aantal afgelegde kilometers, maar ook met het uur waarop de auto rijdt, de wegen waarop hij zich bevindt en de milieuprestaties van de auto.

Daarom wil ik dat u de nodige waakzaamheid aan de dag legt in verband met hybride oplaadbare auto's, want daar wordt op grote schaal misbruik van gemaakt. Mensen kopen zo'n vervuilende auto zonder er elektrisch mee te rijden, maar krijgen niettemin het fiscale voordeel.

Een vijfde criterium is een sociaal criterium dat het gemakkelijker moet maken voor mensen die zich geen auto met de recentste milieusnufjes kunnen permitteren.

Ik wijs er ook op dat we een resolutie over aardgas voor voertuigen (CNG) hebben goedgekeurd.

Blijkbaar werkt er een groep experts aan de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting. Kunt u hun mandaat precies omschrijven? Wanneer moeten ze klaar zijn? Over welke experts hebben we het?

Hoe zit het met de herziening van de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting als het Brussels Gewest die tegen 2019 gaat innen?

In maart gaf u ons de grote lijnen van de planning. Kunt u daar nu wat preciezer over zijn?

questions ?

Dans le cadre de la refonte des taxes de mise en circulation et de circulation, on a entendu dire qu'un groupe d'experts planchait sur le dossier. Dans l'affirmative, quel est le mandat précis qui est attribué à ce groupe d'experts ? Quel est l'agenda que vous leur avez fixé ? Quelle est sa composition ?

Plus globalement, qu'en est-il de la révision des taxes de mise en circulation et de circulation lors de la reprise du service de cette taxe à l'horizon 2019 ?

En mars dernier, vous nous esquissiez déjà l'agenda du gouvernement concernant cette refonte globale. Serait-il possible de nous préciser celui-ci avec comme ligne de mire, évidemment, la reprise de ce service en 2019 ?

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- La révision de la fiscalité automobile figure dans l'actuel accord de majorité. L'objectif est de concrétiser cette annonce avant la fin de la législature, en 2019.

Selon vos propres déclarations le 19 juin dernier, en Commission des finances et des affaires générales, "le gouvernement bruxellois s'est accordé le 1er juin dernier - dans l'attente d'une réforme plus ambitieuse et de la reprise du service de l'impôt - pour modifier la taxe de mise en circulation selon les principes convenus précédemment : décourager les véhicules diesel et valoriser les voitures performantes au niveau environnemental. Cette réforme devrait être discutée et votée par ce parlement à l'automne prochain."

Confirmez-vous ce délai ?

(Remarques de M. Vanhengel)

Ce sera donc en mars. Pouvez-vous dès lors actualiser le calendrier et les orientations de la réforme ?

Pouvez-vous m'assurer de la publication de l'arrêté qui transfère le régime fédéral de la taxe routière vers Bruxelles Fiscalité avant le 31 décembre ?

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *De herziening van de autofiscaliteit staat in het huidige meerderheidsakkoord en moet tegen 2019 worden geconcretiseerd.*

U zei op 19 juni nog dat de regering, in afwachting van een meer ambitieuze hervorming, alvast de belasting op inveerkeerstelling had gewijzigd om het gebruik van dieselwagens te ontraden en meer milieuvriendelijke auto's aan te moedigen. U zei ook dat het parlement daar in de herfst zou over stemmen. Bevestigt u dat?

(Opmerkingen van de heer Vanhengel)

Het wordt dus maart. Kunt u de kalender aanpassen?

Kunt u verzekeren dat het besluit waarin de verkeersbelasting wordt overgeheveld naar Brussel Fiscaliteit, voor 31 december gepubliceerd wordt?

Recente studies tonen aan dat de lage emissiezone niet zal volstaan. Er zijn begeleidende maatregelen en stimulansen nodig. Hoe werkt u op dat vlak samen met uw collega van Leefmilieu? Hoe zult u het gebruik ervan belasten?

Sans quoi, Bruxelles ne pourrait rien faire avant 2020.

Par ailleurs, s'agissant de la mise en place de la zone de basse émission, nous savons qu'elle ne suffira pas. Les récentes études menées à Anvers le démontrent. Il faut aussi des mesures d'accompagnement, des options et donc des incitants, notamment de nature fiscale. À cet égard, quelle collaboration avez-vous mise en place avec votre collègue de l'Environnement ? Dans votre réforme de la fiscalité, quelle place accordez-vous à la taxation à l'usage ?

En juin dernier, vous avez également annoncé la mise en place d'un groupe de travail composé d'experts. Manifestement, certains s'en inquiètent, puisque j'entends même des députés de la majorité vous interroger sur son mandat et sur le calendrier de ses travaux.

En juin dernier, vous avez également annoncé la mise en place d'un groupe de travail composé d'experts. Il me revient qu'un représentant de la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) y siège aux côtés de personnalités académiques. Pour nous, cette présence de la Febiac n'est pas compatible avec l'indépendance que doivent avoir les experts au sein d'une telle structure. Confirmez-vous cette présence ?

Dans l'affirmative, pouvez-vous la justifier ? Dans ce cas, les secteurs de la santé, de l'environnement et de la famille seraient également susceptibles d'y être représentés.

Dans le cas contraire, j'aurais voulu savoir pourquoi vous privilégiez la présence de la Febiac et pas celle d'autres acteurs fondamentaux, pour analyser les impacts du trafic automobile ou de nécessité de décourager l'usage de la voiture à Bruxelles pour préserver notre santé.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- La réforme de la fiscalité automobile a franchi une première étape avec la mise en place d'une zone de basse émission (LEZ) qui sera d'application au 1er janvier 2018. Nous pouvons espérer en constater rapidement les effets.

In juni hebt u de oprichting van een werkgroep van deskundigen aangekondigd. Daar bestaat duidelijk bezorgdheid over.

Er zou een vertegenwoordiger van de Belgische en Luxemburgse Automobiel- en Tweewielerfederatie (Febiac) en twee academici in zetelen. Voor ons is de aanwezigheid van Febiac niet verenigbaar met de onafhankelijkheid waarover deskundigen in zo'n werkgroep moeten beschikken. Bevestigt u de samenstelling van de werkgroep?

Kunt u die verantwoorden? Waarom kiest u voor Febiac om het gebruik van de auto te ontraden en bijvoorbeeld niet voor vertegenwoordigers met kennis van zaken over de gezondheidszorg, het leefmilieu of het gezinsleven?

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *De hervorming van de autofiscaliteit heeft een eerste horde genomen met de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) op 1 januari 2018.*

Mijn fractie en ikzelf zijn het vanzelfsprekend eens met een ambitieuze hervorming van de

Mon groupe et moi-même sommes, évidemment, favorables à la poursuite d'une réforme ambitieuse de la fiscalité automobile et nous souhaitons des mesures qui encouragent le développement de véhicules qualifiés de propres. Une telle réforme devra, notamment, promouvoir l'utilisation de véhicules électriques, encore peu présents dans notre Région alors que sa taille s'y prête parfaitement. Pour ce faire, il faudra développer la voie fiscale, mais aussi urbanistique afin de rendre accessibles des bornes de recharge efficaces.

Nous souhaitons avant tout une réforme non pénalisante pour les Bruxellois. Une fois de plus, nous prônons un changement qui encourage l'utilisation d'autres formes de transport, mais qui pénalise moins la simple possession.

Quelles sont vos pistes de réflexion autour de la réforme de la fiscalité automobile ? Quel est le calendrier fixé pour la mise en œuvre de ladite réforme ?

Je souhaiterais également aborder le déclassement progressif d'une série de véhicules au diesel entre 2018 et 2025. Un tel effort doit en effet être solidairement responsable. Ce serait un non-sens que des véhicules déclassés à partir de 2019-2020 soient revendus à l'extérieur de la Région et aillent polluer d'autres zones où les critères sont différents. Pour éviter cela, un incitant fiscal pourrait être associé à leur démolition.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *La fiscalité est souvent la manière la plus efficace d'agir sur les comportements.*

Le sp.a est favorable à la taxation kilométrique, ainsi qu'à une réforme de la taxe de mise en circulation (TMC), de la taxe de circulation, etc. Nous estimons que le gouvernement bruxellois doit prendre les devants dans ce domaine, indépendamment des autres Régions.

Nous en sommes convaincus depuis très longtemps et vous avons d'ailleurs déjà interrogé à ce sujet durant la législature précédente. Il est d'ailleurs curieux de voir M. De Lille vous interroger sur une mesure qu'il aurait dû lui-

autofiscaliteit en we hopen dat er maatregelen komen die de ontwikkeling van schone voertuigen in de hand werken. De hervorming moet aansturen op het gebruik van elektrische auto's, die tot nu toe nauwelijks rijden in het Brussels Gewest, terwijl het zich er toch uitstekend toe leent. Dat betekent dat we de autofiscaliteit moeten bijsturen, maar ook laadpunten beschikbaar moeten maken.

We willen in de eerste plaats een hervorming die de Brusselaars niet straft. We zijn voor een wijziging die het gebruik van andere vervoersmiddelen aanmoedigt en het bezit van een auto minder zwaar belast. Hoe ziet u de hervorming van de autofiscaliteit? Wanneer wordt de hervorming van kracht?

Ik wil het ook hebben over het geleidelijke verbod op het gebruik van bepaalde dieselauto's tussen 2018 en 2025. Het zou geen steek houden dat auto's die vanaf 2019 het gewest niet meer in mogen, elders verkocht worden om daar te blijven vervuilen. Dat betekent dat er een fiscale stimulans moet komen om zulke auto's uit het verkeer te nemen.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik sluit me aan bij de opmerkingen van een aantal collega's. Ook ik ben ervan overtuigd dat fiscaliteit vaak de meest efficiënte manier is om een aantal aspecten van het menselijke gedrag te beïnvloeden. Verschillende studies hebben dat trouwens bewezen. Dat geldt ook voor het autoverkeer.

De sp.a is dan ook voorstander van de kilometerheffing, een hervorming van de belasting op de inverkeerstelling (BIV), van de verkeersbelasting enzovoort. We vinden zelfs dat de Brusselse regering en het Brussels Gewest daarvoor het voortouw moeten nemen, los van de andere gewesten. Zelfs als de andere gewesten op bepaalde punten niet willen volgen, dan nog moet

même adopter ou à laquelle il aurait au moins pu contribuer lorsqu'il faisait partie du précédent gouvernement. Nous espérons que la TMC et une taxe de circulation plus vertes seront mises en œuvre durant cette législature.

het Brussels Gewest volgens ons wel degelijk nu al zijn verantwoordelijkheid nemen.

We zijn die mening al heel lang toegedaan en we hebben dat trouwens in de vorige regeerperiode al aan u gevraagd. De initiatiefnemer van deze interpellatie, de heer De Lille, zat toen zelf nog in de regering en daarom vind ik het een beetje vreemd dat hij nu een vraag stelt over een maatregel die hij zelf had kunnen invoeren of waaraan hij alleszins had kunnen meewerken. Die maatregel betreffende de vergroening van de BIV en de verkeersbelasting heeft jammer genoeg nog niet het daglicht gezien, hoewel hij wel wordt vermeld in het regeerakkoord. We rekenen erop dat die twee maatregelen nog tijdens deze regeerperiode verwezenlijkt zullen worden. Ik sluit mij aan bij de vragen en opmerkingen van mijn collega's over de stand van zaken en over de concrete werkwijze om snel resultaat te boeken in dit dossier.

M. le président.- La parole est à Mme Dhaene.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *Le verdissement de la fiscalité automobile et la zone de basse émission (LEZ) sont deux instruments indispensables pour améliorer la qualité de l'air à Bruxelles. L'impact de l'adaptation de la fiscalité automobile se fait déjà sentir en Flandre, avec une diminution de 14% des ventes de véhicules diesel en 2016 et une hausse significative des ventes de véhicules électriques et hybrides.*

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *La vente de véhicules diesel a également diminué à Bruxelles, sans que nous n'ayons pris aucune mesure.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *Ce n'est pas une raison pour ne rien faire.*

La Région bruxelloise ne sera habilitée à percevoir les taxes de circulation et à instaurer une fiscalité automobile plus verte qu'après la reprise de la fiscalité automobile du niveau fédéral. Or, Bruxelles a reporté celle-ci à 2020.

Vous avez annoncé d'autres mesures, comme une augmentation de la taxe sur les véhicules diesel,

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ik sluit me graag aan bij deze bijzonder belangrijke vragen. Naast de lage-emissiezone (LEZ) is de vergroening van de verkeersfiscaliteit een heel belangrijk instrument om de luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren. In Vlaanderen blijkt alvast dat de aanpassing van de verkeersfiscaliteit resultaten oplevert. Zo werden er in 2016 14% minder dieselwagens gekocht en steeg de verkoop van elektrische en hybride wagens significant.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Ook in Brussel daalt de verkoop van dieselauto's, en wij hebben niets gedaan. Of de maatregelen in Vlaanderen efficiënt zijn, is dus niet aantoonbaar.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Dat lijkt me geen reden om niets te doen.

De verkeersbelastingen zijn gewestelijke materie. Brussel is bevoegd, maar moet de inning overnemen van de federale overheid. Dit kan pas als de dienst voor verkeersbelastingen overgeheveld wordt naar het gewest, en Brussel heeft deze overname uitgesteld tot uiterlijk eind 2020. Pas als de inning wordt overgenomen, is er een grondige vergroening mogelijk. Zolang dat

une diminution de la taxe sur les véhicules à essence et une exonération totale pour les véhicules écologiques. Le Service public fédéral (SPF) Finances estime que celles-ci sont techniquement applicables, mais ne prononcera formellement que sur la base d'un texte de loi.

Où en est le processus législatif de réforme de la fiscalité automobile, dans la limite des paramètres existants ?

Quelles sont les mesures envisagées ? Seront-elles budgétairement neutres, comme annoncé ?

niet gebeurt, is een grondige hervorming van de verkeersfiscaliteit op basis van verschillende criteria die rekening houden met de milieuprestaties van de auto, zoals de CO2-uitstoot, niet mogelijk.

U hebt andere maatregelen aangekondigd die wél mogelijk zijn binnen de bestaande parameters: een hogere belasting op dieselwagens, een iets lagere belasting op benzinewagens en een volledige vrijstelling voor milieuvriendelijke auto's. De Federale Overheidsdienst (FOD) Financiën heeft al informeel laten verstaan dat dit in principe technisch uitvoerbaar is, maar zou zich pas formeel uitspreken op basis van een wettekst.

Hoever is het wetgevend proces voor de hervorming van de verkeersfiscaliteit binnen de marge van de bestaande parameters al gevorderd?

Welke maatregelen mogen wij verwachten? Zullen ze budgetneutraal zijn, zoals aangekondigd?

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- L'accord de majorité prévoit de s'attaquer à la pollution de l'air causée par le trafic automobile en ville. La réforme des taxes régionales de circulation et l'instauration de la LEZ y contribueront.

À la veille des vacances parlementaires, le gouvernement bruxellois a décidé de constituer un groupe de travail, composé de six experts en fiscalité automobile et en sciences environnementales.

(poursuivant en français)

M. Pinxteren, en effet, un de ces experts provient de la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac). J'assume totalement la responsabilité de sa présence au sein du groupe. Je dois vous dire que quand j'ai besoin d'informations fiables sur ce qu'il se passe sur le marché de l'automobile en Belgique (vente, achat, type de véhicule, localisation des ventes de ces véhicules, etc.), j'ai constaté qu'une seule association professionnelle est apte à me fournir directement

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het regeerakkoord voorziet in een effectieve aanpak van de luchtvervuiling door het autoverkeer in de stad. Een van de stappen is de hervorming van de gewestelijke verkeersbelastingen. Ook de beslissing tot het invoeren van de LEZ zal daar toe bijdragen.

Net vóór het zomerreces besliste de Brusselse regering formeel om een taskforce samengesteld uit zes experts in de autofiscaliteit en de milieuwetenschappen op te richten. Het gaat om drie Nederlandstaligen en drie Franstaligen: mevrouw Cathy Macharis en de heren Marc Bourgeois, Walter Heck, Michel Hubert, Dirk Lauwers en Michel Martens.

(verder in het Frans)

Een van de experts komt inderdaad van Febiac en ik neem de volledige verantwoordelijkheid voor zijn aanwezigheid. Ik heb nood aan betrouwbare informatie over wat er op de Belgische automarkt gebeurt en ik ben tot het besluit gekomen dat Febiac de enige beroepsorganisatie is die me die

toutes les informations requises, c'est la Febiac.

Même les membres issus du monde académique et tous les autres membres de groupe de travail vous confirmeront que la Febiac, en la matière, a une expertise et dispose des données requises. Sa présence n'est donc pas inutile. Il s'agit de voitures. Quand nous avons fait les réformes sur l'immobilier et sur le précompte immobilier, nous avons fait appel à des experts en immobilier. Nous avons été soutenus par la Chambre des notaires et par ceux qui travaillent dans le secteur et qui le connaissent. Il n'y a rien d'anormal à cela.

La Febiac est une institution respectable et respectée. Au cours de la réunion que j'ai moi-même initiée, comme je l'avais fait pour le groupe de travail sur l'immobilier et sur le précompte immobilier, j'ai remarqué qu'au moins un des membres issus du monde académique avait réagi en voyant la Febiac présente. Moi, je la trouve plus respectable que certains.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- C'est une question d'objectivité et non de respectabilité qui est posée ici et je pense que vous n'y répondez pas.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Il est question d'objectivité quand on demande des chiffres.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- La Febiac est un groupe de pression.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Non, c'est une fédération qui représente un secteur.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Dans ma compréhension des choses, cela s'appelle un groupe de pression !

M. Guy Vanhengel, ministre.- Pas nécessairement !

Vous pouvez vous adresser à la fédération quand vous avez besoin d'informations par rapport aux ventes ou aux perspectives de ventes, aux types de véhicules qui sont sur le marché, etc.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- On peut lui adresser des demandes d'information sans qu'elle soit membre du comité d'experts ! Quel est ce

informatie kan bezorgen.

Zelfs de experts uit de academische wereld en de andere leden van de werkgroep zullen u vertellen dat Febiac over de vereiste expertise en gegevens beschikt. Het gaat nu eenmaal over auto's. Voor de hervorming van de onroerende voorheffing deden we een beroep op vastgoedexperts. Daar is toch niets mis mee.

Febiac is een respectabele instelling. Tijdens de vergadering die ik zelf inleidde reageerde zeker een van de leden uit de academische wereld op de aanwezigheid van Febiac, maar ik vind dat het een instelling is die respect verdient.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Het is een kwestie van objectiviteit, niet van respectabiliteit.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *De objectiviteit is van belang als we cijfers opvragen.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Febiac is een lobbyorganisatie.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Neen, het is een federatie die een sector vertegenwoordigt.*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Volgens mijn logica heet dat een lobbygroep!*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Dat hoeft niet zo te zijn.*

U kunt zich tot de federatie richten als u nood hebt aan verkoopsinformatie of -verwachtingen, informatie over de auto's die op de markt beschikbaar zijn enzovoort.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Die informatie kunt u toch ook opvragen zonder dat Febiac zitting heeft in het*

raisonnement ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- En quoi le fait que la Febiac siège dans le comité d'experts est-il un problème ?

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- C'est un groupe de pression de l'automobile. C'est le loup au milieu de la bergerie.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Qu'avez-vous contre le groupe de pression de l'automobile ?

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- La vraie question est de savoir ce que ce groupe de pression a contre la santé des Bruxellois ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Rien du tout !

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Les groupes de pression de l'automobile veulent vendre plus de voitures. Vous vous êtes déjà fait avoir dans la zone de basse émission. On a dit qu'il fallait changer tous les véhicules.

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *C'est avec une stupeur grandissante que je vois des institutions comme la Febiac, qui jouissaient d'un respect général, tout à coup dénigrées dans cette enceinte.*

Nous souhaitons travailler de la même manière avec le groupe de travail que lors de la récente réforme fiscale, afin de créer une base solide pour mettre en place une réforme importante.

La création de ce groupe de travail est motivée par l'absence de consensus sur ces questions avec les partenaires de ce gouvernement et du précédent. Contrairement à ce que vous affirmez, Mme Dhaene, les effets de la réforme de la fiscalité automobile restent très marginaux en Flandre. Il est absurde d'octroyer des primes afin de modifier un comportement.

La vente des véhicules électriques n'a absolument pas été stimulée en Flandre.

La vente des véhicules diesel a chuté simultanément dans les trois Régions et cette chute ne découle donc pas des réformes fiscales car elles n'ont pas été adoptées partout au même

expertisecomité. Wat is dat nu voor redenering?

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Waarom vindt u het een probleem dat Febiac vertergenwoordigd is in het comité?*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Het is een autolobbygroep. U zet de wolf in de schaapskooi.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Wat is uw bezwaar tegen de autolobby?*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *De vraag is wat de autolobby tegen de gezondheid van de Brusselaar heeft.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Helemaal niets!*

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Drukkingsgroepen uit de autosector willen meer auto's verkopen.*

De heer Guy Vanhengel, minister.- Met stijgende verbazing stel ik vast dat alom gerespecteerde instellingen hier opeens in een kwaad daglicht worden gesteld. Jaar na jaar luisterde bij de opening van het Autosalon de hele goegemeente - iedereen die met autofiscaliteit, verkeer en mobiliteit bezig is - zeer aandachtig naar de uiteenzettingen van Febiac om op de hoogte te blijven van de evoluties en de trends in de samenleving.

Met de taskforce willen we op dezelfde manier te werk gaan als bij de fiscale hervorming. Ook toen bereidde een groepje experts de hervorming eerst grondig voor om het draagvlak te scheppen dat nodig is om een belangrijke hervorming door te voeren.

We kwamen op het idee een taskforce op te richten omdat iedereen, de huidige regeringspartners maar ook die tijdens de vorige regeerperiode, rondjes bleef draaien rond vergroening van de verkeersfiscaliteit en nooit tot overeenstemming kwam. Voor mij bleef het allemaal bij wat rommelen in de marge. De voorstellen waren uitermate inefficiënt.

moment.

(poursuivant en français)

Le problème clé de cette opération, pour la Région bruxelloise, est que le parc automobile bruxellois est composé d'un tiers de voitures de leasing.

Si nous voulons être efficaces, nous devons absolument parvenir à un accord de coopération sur le leasing avec les deux autres Régions. Sans cela, notre réforme ne pourra pas atteindre ce tiers des véhicules bruxellois.

La difficulté liée à ce type de voiture s'explique par des raisons géographiques et historiques : le secteur du leasing se concentre principalement aux alentours des communes d'Evere et de Zaventem. Il en existe également quelques-unes du côté d'Anvers et une autre qui s'est récemment développée près de Wavre ou de Nivelles, mais la majorité des sociétés de leasing se situent sur le territoire des premières communes citées.

Cela signifie que la recette de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation pour les voitures faisant partie de la flotte des sociétés de leasing est principalement perçue par la Flandre et la Région bruxelloise.

Il convient donc de corriger la situation, en fonction de l'utilisation de ces véhicules. C'est en ce sens que je me suis avancé auprès de mes collègues, pour tenter de trouver une solution qui permette de dégager un accord de coopération.

Comme pour notre réforme fiscale, qui inspire la Flandre et la Wallonie, j'ai eu l'idée d'inviter mes deux homologues afin de travailler sur un accord de coopération qui nous permettrait d'incorporer dans la réforme ces 30% de véhicules présents sur notre territoire.

Il s'agit à présent d'essayer, avec l'aide des experts, de trouver des systèmes de mise en circulation des véhicules qui soient uniformes, convenables, lisibles et compréhensibles tant par les citoyens que par le secteur, surtout sur ce petit marché qui est le nôtre.

J'invite dès lors M. Pinxteren - et d'autres - à aller visiter le Salon de l'auto.

Mevrouw Dhaene, ook in Vlaanderen lijken de effecten van de vergroening van de verkeersfiscaliteit veeleer marginaal. Kijken we bijvoorbeeld naar de premies voor elektrische wagens, een maatregel die ikzelf nooit zou invoeren. Een overheid kan best fiscaal reguleren, maar premies geven om een bepaald gedrag te ontwikkelen, is onzin.

Vlaanderen heeft die maatregel dus wel ingevoerd, maar van die premies is er nauwelijks gebruikgemaakt. Ze hebben de verkoop van elektrische wagens dan ook geenszins gestimuleerd.

Wel is de verkoop van dieselvoertuigen in de drie gewesten gedaald. Dat gebeurde overal ongeveer gelijktijdig en is dus niet het gevolg van fiscale aanpassingen, want die gebeurden niet overal op hetzelfde moment.

(verder in het Frans)

Het probleem voor het gewest is dat een derde van het Brusselse wagenpark uit leasingwagens bestaat. Om efficiënt te zijn, moeten we daarom met de andere gewesten samenwerken.

De moeilijkheid is te wijten aan het feit dat de grote leasingbedrijven zich rond Evere en Zaventem bevinden. De inkomsten uit de verkeersbelasting voor die wagens gaan vooral naar het Vlaams en het Brussels Gewest.

De situatie moet gecorrigeerd worden in functie van het gebruik van die wagens. Ik heb me daarom tot mijn collega's gericht met als doel een oplossing te vinden die tot een samenwerkingsakkoord moet leiden.

We moeten, met de hulp van deskundigen, systemen van inverkeerstelling vinden die uniform, degelijk en begrijpelijk zijn voor zowel de burgers als de sector.

Ik raad de heer Pinxteren en alle anderen aan om het Autosalon te bezoeken.

(Opmerkingen van de heer Pinxteren)

Het prijsverschil tussen de verschillende merken is belachelijk, zeker als je performant, efficiënt en duidelijk wil zijn.

(Remarques de M. Arnaud Pinxteren)

Et donc, cette disparité des prix selon qu'on achète chez l'un ou chez l'autre est un peu ridicule, si on veut être performant, efficace et lisible.

(poursuivant en néerlandais)

La fiscalité peut être efficace, mais la réglementation doit alors être claire.

(poursuivant en français)

Ce que nous avons fait avec le bonus logement a l'avantage de la clarté, de la simplicité et génère un effet positif pour le premier acquéreur. C'est plus qu'évident ! Si nous ne nous organisons pas à trois dans notre pays, ce sera beaucoup moins efficace.

(poursuivant en néerlandais)

Ce groupe de travail a commencé ses travaux le 28 septembre dernier et se réunira mensuellement. Des groupes de travail thématiques supplémentaires seront éventuellement créés. Cette phase d'étude se terminera à la fin de l'hiver prochain par la rédaction d'un rapport.

(clip 201)

(poursuivant en français)

Nous avons quelque peu reporté le calendrier. Nous avions espéré aboutir déjà à quelque chose cet automne, mais ce sera pour l'été prochain.

(poursuivant en néerlandais)

L'objectif est également d'impliquer les autres Régions dans le groupe de travail, en vue d'inclure les véhicules de leasing dans la réforme de la fiscalité automobile. Cette réforme requiert en effet un accord de coopération.

Nous préparons également la reprise au 1er janvier 2019 du service des deux taxes de circulation, qui nous permettra d'instaurer la réforme de la fiscalité automobile de manière plus autonome et au rythme voulu.

(poursuivant en français)

(verder in het Nederlands)

Zoals de heer Van Damme aangaf, kan fiscaliteit inderdaad een invloed hebben, maar dan moet de regeling wel duidelijk zijn.

(verder in het Frans)

De hervorming van de woonbonus is eenvoudig en duidelijk en levert een eerste koper een voordeel op. Als de drie gewesten niet kunnen samenwerken, zal de efficiëntie echter veel minder zijn.

(verder in het Nederlands)

De kick-off van deze taskforce vond plaats op 28 september. De zes experts zullen maandelijks samenkomen. Indien nodig worden er bijkomende thematische werkgroepen opgericht. Deze studiefase zal op het einde van de komende winter, wellicht in januari of februari, worden afgerond met een rapport.

(clip 199)

(verder in het Frans)

Wij dachten deze herfst al iets te kunnen voorstellen, maar het zal voor volgende zomer zijn.

(verder in het Nederlands)

Het is de bedoeling om de andere gewesten bij de werkgroep te betrekken, om tot een hervorming te komen van de autofiscaliteit die ook de leasingwagens omvat. Daarvoor is immers een samenwerkingsakkoord nodig.

Intussen wordt ook werk gemaakt van de overname van de dienst van beide verkeersbelastingen. Tot vandaag worden deze belastingen kosteloos ingevorderd door de FOD Financiën voor rekening van ons gewest.

Een inning in eigen beheer vanaf 1 januari 2019 zal ons toelaten de hervorming van de autofiscaliteit autonoom en op het gewenste tempo uit te voeren.

(verder in het Frans)

L'idéal, pour nous et pour mes services, serait de dégager un bon consensus, bénéficiant de préférence d'un large soutien des trois entités et comportant au moins un accord bien élaboré sur les leasings. L'objectif est de disposer de cette fiscalité réformée au 1er janvier 2019, soit au moment où nous reprendrons la perception de la taxe de mise en circulation et de la taxe de circulation.

En outre, j'ai insisté auprès du groupe de travail sur le fait que les actions que nous entreprenons aujourd'hui doivent rester compatibles avec le concept de la taxe kilométrique. Je reste persuadé que ce système est la meilleure fiscalité automobile envisageable pour l'ensemble de l'Europe. Deux Régions - la Flandre et la Région bruxelloise - sont déjà entièrement d'accord sur le principe. Il reste à convaincre une partie de nos amis du sud du pays. Les changements intervenus dans les compositions politiques pourront peut-être y contribuer... Quoique le frein se manifestait surtout du côté des Ardennes ... À l'Open Vld aussi, Marino Keulen, qui habite Lanaken, y était farouchement opposé. Je peux comprendre le point de vue des personnes qui effectuent de longs trajets chaque jour pour venir travailler à Bruxelles, mais n'oublions pas que le train existe.

(M. Charles Picqué, président, prend place au fauteuil présidentiel)

(poursuivant en néerlandais)

La décision du gouvernement de reprendre le service des taxes de circulation a été approuvée le 5 octobre et vous sera soumise prochainement. Cette reprise sera donc notifiée au gouvernement fédéral cette année encore.

(poursuivant en français)

Un projet d'ordonnance vous sera donc prochainement soumis pour confirmer la décision du 5 octobre.

(poursuivant en néerlandais)

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une mesure fiscale, signalons que la Région de Bruxelles-Capitale deviendra dès 2018 une zone de basse émission (LEZ). Le projet d'ordonnance à cet effet vient d'être approuvé en troisième et dernière lecture et

Een consensus die de steun van de drie deelstaten geniet, zou voor mij de beste oplossing zijn, op voorwaarde dat het een uitgebreid akkoord over leaseauto's omvat. Het is de bedoeling de fiscale hervorming tegen 1 januari 2019 rond te hebben, wanneer we de inning van de autobelastingen overnemen.

Ik heb er bovendien bij de werkgroep op gehamerd dat de wijzigingen de kilometerheffing niet in het gedrang mogen brengen. Ik blijf ervan overtuigd dat een kilometerheffing het beste belastingssysteem is voor heel Europa. Vlaanderen en Brussel zijn het al volledig eens over het principe. We moeten nu nog een aantal vrienden uit Wallonië over de streep trekken.

(De heer Charles Picqué, voorzitter, treedt als voorzitter op)

(verder in het Nederlands)

De beslissing om de dienst Verkeersbelastingen over te nemen werd goedgekeurd op de ministerraad van 5 oktober 2017 en zal binnenkort aan het parlement worden voorgelegd opdat deze overname nog dit jaar formeel kan worden betekend aan de federale regering.

(verder in het Frans)

U krijgt binnenkort een ontwerp van ordonnantie om de beslissing van 5 oktober te bevestigen.

(verder in het Nederlands)

Hoewel het geen fiscale maatregel betreft, vermeld ik nog dat het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanaf 2018 een lage emissiezone (LEZ) wordt. Vervuilende wagens zullen progressief en volgens een strak tijdschema uit het gewest worden geweerd, te beginnen met de oude dieselwagens. Het ontwerp van ordonnantie tot invoering van deze LEZ werd zopas in derde en laatste lezing goedgekeurd. De bevoegde minister zal het dus binnenkort aan het parlement voorleggen.

(verder in het Frans)

De controle van de LEZ gebeurt door middel van automatic number plate recognition (ANPR). Als de ANPR-camera's eenmaal actief zijn, kunnen we

vous sera soumis très prochainement par la ministre compétente en la matière.

(poursuivant en français)

Le contrôle de la zone de basse émission (LEZ) sera effectué au moyen de la technologie de reconnaissance des plaques d'immatriculation (ANPR). Les caméras ANPR, une fois déployées sur l'ensemble de notre territoire, permettront une telle reconnaissance des plaques, l'identification du type de véhicule et l'imposition d'éventuelles amendes administratives. Elles enregistreront également les plaques étrangères. Le Comité de concertation et les services fédéraux font le nécessaire pour que nous ayons accès aux banques de données qui permettront à notre système de reconnaître ces plaques étrangères.

Enfin, je rappelle que les taxes de circulation actuelles devraient pouvoir être remplacées dès que possible au niveau national, voire au niveau européen, par un système de taxe kilométrique intelligente, dans le cadre duquel les utilisateurs s'acquittent d'un prélèvement en fonction du lieu et de l'heure. Il va de soi que ce système doit aller de pair avec le développement d'options à la voiture, telles que des transports en commun plus accessibles et plus confortables.

Afin d'être efficace, un tel prélèvement au kilomètre doit être développé simultanément par les trois Régions. Au début du mois de septembre, mon représentant et celui du ministre de la Mobilité au sein de l'IPCP, l'organe politique compétent, ont d'ores et déjà réagi favorablement à la demande du gouvernement flamand de collaborer aux travaux préparatoires à cette fin. Cela ne doit pas pour autant nous empêcher d'instaurer entre-temps une fiscalité automobile qui valorise l'achat et l'usage de véhicules moins polluants.

Nous poursuivrons cet objectif en réformant la fiscalité automobile, mais aussi en instaurant la zone de basse émission. Dans ce cadre, vous aurez constaté que nous avançons progressivement, pour des raisons sociales. Nous savons pertinemment que ce sont généralement les personnes les moins aisées qui possèdent les véhicules les plus anciens, et donc les plus polluants. Le mécanisme de progressivité que nous avons conçu vise à ne pas mettre en péril certaines couches de la population,

aan de hand van het kenteken nagaan om welk voertuig het gaat en eventuele administratieve boetes opleggen. Het overlegcomité en de federale diensten zorgen ervoor dat we toegang krijgen tot de nodige databanken om buitenlandse kentekens te herkennen.

Ik herhaal dat de huidige verkeersbelastingen op termijn idealiter vervangen zouden moeten worden door een intelligente kilometerheffing op nationale of zelfs Europese schaal. Uiteraard moet dat gepaard gaan met de verdere ontwikkeling van alternatieven voor de wagen, zoals toegankelijker en comfortabeler openbaar vervoer.

Zo'n systeem moet wel in de drie gewesten tegelijk ingevoerd worden. Daarom hebben wij begin september alvast positief gereageerd op de vraag van Vlaanderen om mee te werken aan de voorbereiding van zo'n systeem. Dat betekent echter niet dat we ondertussen de aankoop en het gebruik van minder vervuilende wagens niet fiscaal zouden aanmoedigen.

Dat blijft dus het doel, bovenop de invoering van de LEZ, waarbij we geleidelijk aan te werk gaan om iedereen de kans te geven zich aan te passen. Het zijn immers meestal de minst gegoede burgers die de oudste en bijgevolg meest vervuilende wagens bezitten.

Het thema van de luchtkwaliteit ligt de regering na aan het hart. Het is dan ook een van de grote dossiers waarbij we, in tegenstelling tot de vorige regering, veel vooruitgang hebben geboekt

tout en obtenant les résultats voulus.

Toute cette thématique de la propreté de l'air fait l'objet d'un vaste débat au sein du gouvernement. Nous y sommes très sensibles et attachés. C'est l'un des grands chantiers sur lesquels nous aurons réalisé des progrès considérables sous cette législature, contrairement à la précédente.

M. le président.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je vous remercie pour vos réponses, M. le ministre. Un peu comme mon collègue Pinxteren, je suis assez surpris de voir la Febiac parmi les membres de ce comité d'experts. Je suis d'ailleurs sceptique sur l'utilisation du terme "expert". Il est assez curieux de ne trouver que des académiciens et la Febiac. Soit on consulte tout le monde et, dans ce cas, on peut écouter la Febiac. Mais il est inadmissible de constituer un groupe de travail composé uniquement d'académiciens et d'un lobby, car M. Pinxteren a raison, la Febiac défend les intérêts privés de sociétés qui veulent vendre des voitures. C'est un fait ! Elle dispose peut-être d'un très grand nombre de données intéressantes pour notre réflexion mais, à mon estime, il n'était pas nécessaire de l'inclure dans le groupe d'experts. Je crois qu'elle serait proactive pour donner aux vrais experts les informations qui nous sont nécessaires. Je suis donc assez mitigé sur sa présence dans ce comité.

Par rapport aux autres membres, j'ai entendu des noms mais je ne connais pas leurs spécialisations. Pourriez-vous nous les communiquer ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Le professeur Dirk Lauwers des Universités de Gand et d'Anvers a participé aux travaux préparatoires en Flandre.

Cathy Macharis participe au groupe transport et logistique de la Vrije Universiteit Brussel (VUB) ; Michel Martens représente la Febiac ; Marc Bourgeois enseigne à l'Université de Liège (ULg) et collabore également avec la Région wallonne ; Walter Hecq enseigne à l'Université libre de Bruxelles (ULB) et le professeur Michel Hubert, à l'Université Saint-Louis.

Le rapport de l'autre groupe de travail, soumis au

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het wekt verbazing dat Febiac deel uitmaakt van het deskundigencomité. Ik stel mij trouwens vragen bij het begrip 'deskundige', want in het comité zitten alleen academici en Febiac. Dat laatste verdedigt de belangen van de autoproducenten. Hoewel de federatie over heel wat interessante gegevens beschikt, lijkt het mij niet nodig om ze in het deskundigencomité op te nemen.*

Waarin zijn de in het comité zetelende academici gespecialiseerd?

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Professor Dirk Lauwers is aan de universiteiten van Gent en Antwerpen verbonden en was betrokken bij het voorbereidende werk in Vlaanderen.*

Cathy Macharis maakt deel uit van de groep transport en logistiek aan de Vrije Universiteit Brussel (VUB), Michel Martens vertegenwoordigt Febiac, Marc Bourgeois doceert aan de Université de Liège (ULg) en werkt met het Waals Gewest samen, Walter Hecq doceert aan de Université libre de Bruxelles (ULB) en professor Michel Hubert aan de Université Saint-Louis.

parlement sans intervention de ma part, réunit toutes les bonnes idées qui font le consensus parmi les experts. Je leur ai demandé de procéder de la même manière, sachant les spécificités des uns et des autres. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'air.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous sommes bien d'accord.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Le but de ce groupe de travail n'est pas de vendre des voitures, mais d'améliorer la qualité de l'air.

(*Remarques de M. Uyttendaele*)

Si un consensus se dégage sur des mesures qui servent l'intérêt général, elles prévaudront, même si elles ne conviennent pas à un lobby.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Je ne remets pas en question le fait qu'on écoute la Febiac. On peut tout à fait l'écouter. Il est juste un peu curieux que ce soit le seul membre non académique siégeant dans ce groupe d'experts. Il aurait été possible de faire appel à d'autres groupements d'intérêts pour contrebalancer, le cas échéant, les intérêts de la Febiac qui sont quand même très contradictoires par rapport à nos objectifs en matière de qualité de l'air.

Quelle est la mission précise de ce groupe d'experts ? À quelles questions doivent-ils répondre ? S'agit-il simplement de formuler des recommandations sur la fiscalité automobile ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Non. Il s'agit de faire l'analyse de la situation actuelle en Région de Bruxelles-Capitale. Le premier objectif est de mettre sur pied une politique qui permette le plus rapidement et efficacement possible, avec les instruments fiscaux qui sont les nôtres, de bannir le diesel en ville, d'encourager les voitures les plus propres (c'est-à-dire les plus petites et les moins émettrices) et de ne rien faire qui soit contraire à l'objectif final, à savoir un péage kilométrique socialement acceptable.

Ensuite, il faut aboutir à un accord de coopération avec les deux autres Régions pour que ce tiers de véhicule présents sur notre territoire soit incorporé dans l'exercice, voire de dégager un consensus

In het verslag van de andere werkgroep zijn alle ideeën waarover de deskundigen het eens waren, opgenomen. Ik heb hun gevraagd op die manier voort te werken. Het doel is de luchtkwaliteit verbeteren.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Daar ben ik het mee eens.*

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *De werkgroep wil geen auto's verkopen, ze wil schonere lucht.*

(*Opmerkingen van de heer Uyttendaele*)

Als er een consensus is over maatregelen die in het belang van de bevolking zijn, dan komen die er, ook al is dat niet naar de zin van een lobbygroep.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (*in het Frans*).- *Ik zeg niet dat Febiac niet gehoord moet worden, maar ik vind het wel vreemd dat hun vertegenwoordiger het enige niet-academische lid van het deskundigencomité is. Andere belangengroepen hadden in dit geval een tegenwicht kunnen vormen.*

Welke opdracht heeft die groep deskundigen? Op welke vragen moet ze een antwoord formuleren? Gaat het puur om aanbevelingen over de autofiscaliteit?

De heer Guy Vanhengel, minister (*in het Frans*).- *Neen, ze moet de huidige situatie in het gewest analyseren. Het belangrijkste doel is het uitwerken van een beleid dat snel en doeltreffend werkt, met de fiscale middelen waarover Brussel beschikt, zonder iets te ondernemen dat indruist tegen het uiteindelijke doel, namelijk de invoering een sociaal aanvaardbare kilometerheffing.*

Vervolgens is er een samenwerkingsakkoord met het Vlaams en het Waals Gewest nodig om de maatregelen ook te kunnen toepassen op het derde van de auto's op het Brusselse grondgebied die uit die gewesten komen of om een consensus tussen de drie gewesten te bereiken.

entre les trois Régions.

M. Julien Uyttendaele (PS).- C'est l'idéal.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Oui. Ce sont les objectifs idéaux qui leur ont été transmis.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Si l'on n'arrive pas à atteindre cet idéal d'un accord entre les trois Régions, qu'en sera-t-il de la taxation kilométrique ? Le gouvernement va-t-il se positionner pour mettre en place ce type de mesure ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Oui, oui ! Nous l'avons déjà fait. Mais la taxation kilométrique pour Bruxelles seule me semble difficile. En revanche, nous collaborons déjà avec la Flandre pour avancer dans ce domaine. J'espère également que notre groupe de travail pourra nous aider à faire progresser nos idées.

J'ai aussi pris rendez-vous avec mes deux homologues, MM. Crucke et Tommelein, ainsi qu'avec les responsables des administrations, pour en discuter. J'avais déjà eu cette discussion avec M. Lacroix avant qu'il nous quitte.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Donc, si nous avons un accord avec la Flandre, nous pourrons déjà avancer sur la taxation kilométrique, mais seulement avec cette Région.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Soyons sérieux : le mieux serait de s'entendre à trois.

M. Julien Uyttendaele (PS).- Nous sommes d'accord : c'est un idéal.

M. le président.- La parole est à M. Pinxteren.

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Je lis ce qui suit dans les statuts de la Febiac : "L'asbl Febiac œuvre de façon proactive à l'instauration d'un climat entrepreneurial sain et durable pour le secteur automobile et du deux-roues. À cette fin, (...) la Febiac s'attache à promouvoir activement le secteur et à défendre les intérêts de ses clients. À cet effet, elle organise notamment le Salon de

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Dat zou ideaal zijn.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Ja, de werkgroep moet die ideale doelstellingen nastreven.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Als de drie gewesten het niet eens worden, komt er dan een kilometerheffing? Wil de regering die maatregel doorvoeren?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Ja! Het lijkt mij echter moeilijk om dat alleen in Brussel te doen. Met het Vlaams Gewest werken we daarvoor al samen. Ik hoop dat de werkgroep onze ideeën verder helpt evolueren.*

Ik nam al contact op met de Vlaamse en de Waalse ministers van Financiën om de zaak te bespreken.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Als er een akkoord is met Vlaanderen, kunt u met dat gewest toch voortwerken aan de kilometerheffing?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Een akkoord onder de drie gewesten lijkt mij het beste.*

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Dat zou inderdaad ideaal zijn.*

De voorzitter.- De heer Pinxteren heeft het woord.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- *Febiac is een belangengroep ter verdediging van de automobielsector. De enige reden waarom ze deelneemt aan de groep van experts is om de vervuilende wagens van het Brusselse wagenpark zo veel mogelijk te laten vervangen door zogezegd minder vervuilende wagens, waarvan de precieze uitstoot toch niet*

l'automobile."

La Febiac est un lobby. Elle ne siège pas dans ce groupe d'experts pour faire autre chose qu'organiser la substitution du parc automobile bruxellois, composé de voitures très polluantes, par des voitures prétendument moins polluantes puisque personne ne contrôlera avec précision les performances des nouveaux modèles. Il règne donc une incertitude.

On se trompe et vous vous trompez en mettant la Febiac autour de la table, alors qu'il faut vraiment un raisonnement objectif qui ne vise pas seulement à renouveler le parc automobile précisément ou à substituer des voitures, mais qui vise à changer les comportements des Bruxellois, à les inciter à se déplacer autrement, au travers d'une fiscalité qui encourage d'autres modes de déplacement que la voiture. C'est cela qu'il faut faire. Avec la Febiac autour de la table, vous n'y arriverez pas !

M. Guy Vanhengel, ministre.- Je vous prends au mot !

M. Arnaud Pinxteren (Ecolo).- Vous me prenez au mot ? Vous n'avez déjà pas réussi dans la LEZ, la zone de basse émission !

À Paris, ils ont fait le choix de ne pas appliquer la LEZ le week-end. Pourquoi ? Pour éviter que les personnes possédant un vieux véhicule soient contraintes d'acheter un nouveau véhicule. Ils se sont dit que ce n'était pas trop grave si ces véhicules étaient seulement utilisés pour faire quelques courses le week-end. La semaine, les gens sont par contre contraints de réfléchir à leur mode de déplacement. C'est une réflexion qui n'est pas pro-voiture. Elle vise à changer les comportements et non pas à changer le parc automobile. Bruxelles aurait bien fait de s'inspirer de cette approche.

M. le président.- La parole est à M. Loewenstein.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Le plan A consiste donc à confier un mandat au groupe de travail pour tendre vers la taxation kilométrique intelligente, qui est l'objectif de ce gouvernement.

gecontroleerd zal worden.

Het is een vergissing om Febiac daarbij te betrekken, want die federatie zal geen objectieve redenering volgen. U moet niet nadenken over hoe we het wagenpark moeten vervangen, maar wel over hoe we het gedrag van de Brusselaars kunnen veranderen en hen ertoen kunnen aanzetten om hun wagen te laten staan. Dat zal niet lukken met Febiac erbij!

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- Ik zal u bewijzen van wel.

De heer Arnaud Pinxteren (Ecolo) (in het Frans).- Wat bedoelt u daarmee? Het is u al niet gelukt met de LEZ.

Parijs heeft besloten om de LEZ alleen tijdens de week toe te passen, zodat mensen met een oud voertuig niet verplicht zijn om een nieuwe wagen te kopen. Zo kunnen ze hun oude wagen in het weekend gebruiken om boodschappen te doen, maar moeten ze in de week wel gebruikmaken van andere vervoermiddelen. Brussel had daar beter een voorbeeld aan genomen.

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- Uw plan A is om een werkgroep te belasten met de voorbereiding van de slimme kilometerheffing. Die heffing zou gepaard gaan

Cette taxation irait de pair avec toute une série de mesures connexes, comme la réforme de la taxe de circulation, de la taxe de mise en circulation, etc.

Bruxelles et la Flandre sont d'accord, mais pas la Région wallonne. Que se passera-t-il si cette dernière maintient sa position ?

Il ne faudrait pas que le groupe de travail mandaté pour élaborer une réforme de la fiscalité automobile fasse face à un constat d'échec à la fin de sa mission.

Avez-vous prévu un plan B ? À côté de la taxation kilométrique intelligente, le groupe de travail est-il invité à réfléchir à d'autres solutions ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Laissez-moi clarifier. Nous avons, d'une part, le groupe de travail Flandre-Bruxelles sur la taxe kilométrique, qui passe en revue toutes les conséquences possibles à plus long terme et, d'autre part, la task force bruxelloise à laquelle sont également invitées les deux autres Régions et qui vise en premier lieu une réforme intégrée du leasing, applicable en Région bruxelloise à partir du 1er janvier 2019, parallèlement à la reprise de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je parle de la task force. J'ai bien compris qu'un groupe de travail commun à la Région flamande et à Bruxelles a été mis en place pour travailler sur la taxe kilométrique intelligente, mais cette task force n'aura-t-elle que cette mission particulière ou aura-t-elle pour objectif de réfléchir à d'autres mesures fiscales susceptibles d'améliorer la mobilité à Bruxelles, notamment ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Je lui ai dit qu'elle pouvait sortir de ce cadre.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Donc, elle a reçu un mandat tout à fait ouvert et elle peut gérer tout ce qu'elle veut.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Oui, pour autant que ses membres se mettent d'accord entre eux, comme pour la fiscalité immobilière. Tous ces académiciens ont leur propre vision de l'avenir. Ils

met een reeks bijkomende maatregelen, zoals de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting.

Brussel en Vlaanderen zijn het eens over die heffing, maar niet het Waals Gewest. Wat gebeurt er als Wallonië bij haar standpunt blijft? Hebt u een plan B? Zal de werkgroep ook andere oplossingen onderzoeken?

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Er is enerzijds de werkgroep Vlaanderen-Brussel, die de gevolgen van de kilometerheffing zal onderzoeken, en anderzijds de Brusselse taskforce, waarop ook de andere gewesten uitgenodigd zijn en die zich in de eerste plaats zal richten op de hervorming van de regeling voor de leasingwagens en op de overname van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Heeft die gemeenschappelijke werkgroep Vlaanderen-Brussel enkel de opdracht zich over de kilometerheffing te buigen of kan ze bijvoorbeeld ook nadrukken over andere fiscale maatregelen die de mobiliteit in Brussel kunnen verbeteren?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Ik heb de werkgroep gezegd dat ze buiten dat kader mag treden.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Ze heeft dus een open mandaat en kan onderzoeken wat ze wil.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Inderdaad.*

vont peut-être lancer cent idées, mais ne s'accorderont finalement que sur une vingtaine.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Je vais poser la question autrement : certains sujets sont-ils tabous ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Pas du tout, je leur ai dit qu'ils pouvaient tout explorer.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- Par ailleurs, le groupe d'experts est-il compétent pour exclure d'office les mesures qui ne lui plaisent pas ou le gouvernement lui-même fera-t-il le tri ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Ces experts sont des académiciens. Ils ne rendent compte ni devant un parlement, ni devant les électeurs. Ils ont donc toute latitude. Si, malgré des appartenances philosophiques et idéologiques différentes, une pure réflexion académique et intellectuelle les amène à s'accorder sur certains points, il s'avère que le résultat est souvent acceptable pour nous aussi.

La même démarche avait été suivie pour la réforme fiscale, si ce n'est que l'accord gouvernemental avait mieux balisé les points de départ, à savoir le transfert de l'impôt des personnes physiques vers l'immobilier et l'accès au premier logement. Ici, nous appelons les experts à verduriser, mais sans autre précision.

M. Marc Loewenstein (DéFI).- La mission d'étude ne risque-t-elle pas de déboucher sur un statu quo pour Bruxelles, sans grandes mesures en matière de mobilité ? Bruxelles resterait alors victime de la congestion automobile.

M. Guy Vanhengel, ministre.- La première grande mesure a été prise, à savoir la création d'une LEZ. J'aimerais que l'on trouve un système intermédiaire entre la taxe kilométrique et la situation actuelle, mais avec un effet positif sur la manière dont nos citoyens utilisent leur véhicule. Pour ce faire, il nous faut un dispositif qui dépasse les frontières de la Région.

Sauf à déterminer que l'ensemble du territoire est une LEZ, nous ne pourrons pas non plus décider qui peut pénétrer dans la Région et en sortir, ni

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Zijn sommige onderwerpen taboe?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Neen.*

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Kan de groep van deskundigen zelf maatregelen uitsluiten die ze niet goed vindt of zal de regering een keuze maken?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *De deskundigen zijn academici. Als zij er ondanks hun verschillende ideologieën in slagen om het eens te worden over bepaalde punten, zal dat resultaat wellicht ook aanvaardbaar zijn voor ons.*

We hebben dezelfde methode gevuld voor de fiscale hervorming, met dat verschil dat de bakens al waren vastgelegd in het regeerakkoord, namelijk een verschuiving van de belasting op inkomen naar de belasting op vastgoed en de toegang tot de eerste woning. In dit geval hebben we de werkgroep gevraagd om over groene maatregelen na te denken, zonder verdere precivering.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).- *Zal die studieopdracht niet leiden tot een status quo voor Brussel, zonder grote mobiliteitsmaatregelen, waardoor Brussel het slachtoffer van de verkeerscongestie blijft?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *De eerste grote maatregel is goedgekeurd, namelijk de lage-emissiezone. Het zou fantastisch zijn om een systeem te vinden dat tussen de kilometerheffing en de huidige situatie in ligt, maar dat een positief effect heeft op het wagengebruik. Daarvoor is evenwel een systeem nodig dat de grenzen van het gewest overstijgt.*

avec quel véhicule. Nous ne sommes qu'une petite partie du territoire belge.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- J'aimerais revenir sur trois éléments :

Premièrement, s'agissant du prélèvement au kilomètre parcouru, la technologie actuelle permet de définir une fiscalité davantage liée à l'usage. Cette piste représente l'avenir, d'une façon ou d'une autre. Malgré les résistances bien réelles du côté wallon, il faudra parvenir à une forme de pondération. Quoi qu'il en soit, il faut poursuivre sur cette voie.

Deuxièmement, à propos des experts et de la Febiac, il n'est pas possible de défendre le développement durable comme étant un secteur économiquement porteur, tout en balayant d'un revers de la main les acteurs économiques. Or la Febiac est un acteur économique majeur. Cela étant, la voir seule autour de la table pose question.

Qu'il y ait une saine émulation entre acteurs et lobbyistes différents est une bonne chose. Travailler avec le secteur économique dans cette matière est indispensable si l'on veut parvenir à faire évoluer la situation, en étant particulièrement conscient des lobbies en présence.

Troisièmement, n'existe-t-il aucune réflexion à propos des carburants GNV et LPG ? Dans certains pays de l'Est, où les véhicules ne fonctionnent qu'au gaz, la pollution est quasiment inexistante. Or il existe peu d'incitants chez nous au profit de ce carburant.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Certains académiciens ont soulevé cette idée.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Nous la soutenons fortement.

Dernier élément, vous avez parlé des changements de comportement. Existe-t-il une étude permettant de déterminer les éléments moteurs qui incitent à

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Met de huidige technologie is het mogelijk om de belastingen beter af te stemmen op het reële aantal afgelegde kilometers en dat is ook waar we naartoe moeten en zullen gaan, ondanks de Waalse weerstand.*

Verder kunnen we belangrijke economische spelers, die Febiac vertegenwoordigt, niet zomaar negeren in ons streven naar duurzame ontwikkeling. Als we iets willen veranderen, hebben we hen ook nodig. Het is wel opmerkelijk dat Febiac als enige deelneemt.

Ten slotte verbaast het me dat er zo weinig gesproken wordt over voertuigen op gas. Er zijn landen waar nagenoeg alle voertuigen op gas rijden en daar is er bijna geen vervuiling. Wij doen echter bijna niets om dergelijke voertuigen te promoten.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Een aantal academici hebben dat idee geopperd.*

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *We zijn daar vurig voorstander van.*

U wilt het gedrag van mensen beïnvloeden, maar bestaat er objectief en diepgravend onderzoek dat precies aangeeft met welk soort al dan niet fiscale

opter pour un autre mode de mobilité ? Pourquoi un automobiliste se métamorphose-t-il subitement en cycliste ? Est-ce à l'image du fumeur qui, avant d'arrêter définitivement le tabac, a préalablement fait sept tentatives en moyenne ?

Des études un peu rigoureuses permettent-elles donc de déterminer les incitants fiscaux ou autres qui conduisent à un réel changement de comportement en matière de mobilité ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Il est étonnant qu'un seul lobbyiste, en l'occurrence la Febiac, soit sollicité. Cela suscitera immanquablement des remarques si les mesures s'avèrent insuffisantes.*

Espérons que cela n'influencera en rien les recommandations des experts et les décisions que vous prendrez.

M. le président.- La parole est à Mme Dhaene.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (en néerlandais).- *Les suggestions du groupe de travail entreront éventuellement en vigueur après la reprise du recouvrement et des leasings, en 2019. Le groupe de travail est-il également chargé d'examiner la faisabilité des mesures transitoires que vous aviez annoncées il y a quelque temps ?*

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *Cela fait partie des dossiers sur lesquels nous travaillions avant la création du groupe de*

incentives we het mobiliteitsgedrag van mensen werkelijk kunnen beïnvloeden?

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik sluit me aan bij de opmerkingen die mijn collega's maakten over Febiac. Het is merkwaardig dat er één enkele lobbyorganisatie is gevraagd. Als Febiac was uitgenodigd naast bijvoorbeeld de Bond Beter Leefmilieu, dan zou dat minder problematisch zijn. Onvermijdelijk zal hierop kritiek komen als de maatregelen niet stevig genoeg blijken te zijn.

Hopelijk heeft dit allemaal geen invloed op de aanbevelingen die deze experts zullen doen en de beslissingen die u daarop neemt. Het is belangrijk dat er eindelijk knopen worden doorgehakt. Het is jammer dat het zo lang heeft geduurd.

Afsluiten doe ik met een optimistische noot. We landen in 2018: in 2019 hebben we dus een hervormde belasting.

De voorzitter.- Mevrouw Dhaene heeft het woord.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- De taskforce zal ideeën opleveren die misschien na 2019 in werking treden, dus na de overname van de inning en de leasings. Een tijdje geleden zei u dat u ook tussentijdse maatregelen zou nemen binnen de parameters die nu al bestaan: een hogere belasting voor dieselwagens, een lagere belasting voor benzineauto's en een volledige vrijstelling voor milieuvriendelijke auto's. Is dat ook de taak van die taskforce ?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Dat maakt deel uit van de hele hervorming waar ik al aan werkte voordat ik de taskforce in het leven heb

travail, et qui sont paralysés par les discussions avec les représentants des responsables politiques et des cabinets. En Flandre aussi, la réforme est incompréhensible, parce que personne n'ose avancer des options claires.

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (*en néerlandais*).- *Idéalement, la reprise du service de recouvrement aurait dû se faire avant 2019.*

M. Guy Vanhengel, ministre (*en néerlandais*).- *Ce ne sera pas un changement fondamental, même si cela facilitera indéniablement certaines choses.*

Mme Liesbet Dhaene (N-VA) (*en néerlandais*).- *D'après un article paru dans De Morgen en août 2017, la part de marché des véhicules diesel reste la plus élevée en Région bruxelloise.*

(*Remarques de M. Vanhengel*)

L'article ne traite pas exclusivement des véhicules de leasing. La Flandre enregistre des résultats supérieurs de 6% aux autres Régions pour les véhicules utilisant des carburants alternatifs.

Je comprends mieux pourquoi vous vous efforcez de relativiser ces chiffres, après vos explications sur l'échec des mesures provisoires. Je ne peux que déplorer le retard pris par Bruxelles pour instaurer une fiscalité automobile plus verte et reprendre le service de recouvrement.

- *Les incidents sont clos.*

geroepen. Als ik rond die parameters begin te werken met vertegenwoordigers van politici en kabinetten, blijft het echter bij gerommel in de marge. Kijk naar Vlaanderen: de hervormingen daar zijn totaal onbegrijpelijk. Dat is omdat iedereen alles neutraal wil houden en niet durft te kiezen voor een duidelijke hervorming, net zoals met de woonbonus het geval was.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Ideal was geweest dat de inning vroeger dan in 2019 was overgenomen.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Of we het nu zelf doen of niet, heeft niet zoveel invloed. Het is weliswaar gemakkelijker om het zelf te doen, omdat je moeilijk aan de federale administraties kunt vragen om te blijven investeren in informaticaprogramma's, als je weet dat de dienst kort daarna overgeheveld wordt.

Mevrouw Liesbet Dhaene (N-VA).- Daarom had u aangekondigd vroeger te beginnen met enkele maatregelen, maar dat schijnt niet te lukken. Nu snap ik wel waarom u de Vlaamse maatregelen zo relativeert.

Ik citeer uit een artikel in De Morgen van augustus 2017: "de aankoop van dieselauto's daalt dan wel globaal, maar het marktaandeel van dieselauto's blijft het grootst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest."

(*Opmerkingen van de heer Vanhengel*)

En nee, het artikel gaat explicet niet over leaseauto's. Dat heb ik gecheckt, want ik wist dat u daarover zou beginnen.

Inzake wagens met een alternatieve aandrijving scoort Vlaanderen met 6% beter dan de andere gewesten.

Nu u hebt uitgelegd dat de tussentijdse maatregelen niet doorgaan, begrijp ik beter waarom u dat wilt relativieren en ik kan alleen maar betreuren dat Brussel zo laat begonnen is met de vergroening van de verkeersfiscaliteit en de overname van de dienst.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la ratification du CETA".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) (*en néerlandais*).- *Le 6 septembre, le Comité de concertation a décidé, conformément à l'accord intrabelge, d'adresser une question préjudiciale à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) concernant la compatibilité du mécanisme ICS (Investment Court System) avec les traités européens.*

Vu la forte pression et les multiples intérêts en jeu, je ne comprends pas pourquoi cela a pris autant de temps. Cette pression ne va faire encore qu'augmenter dès que les parlements nationaux et régionaux adopteront un à un le traité. Les parlements flamand et fédéral ont posé les premiers pas en ce sens. Du côté du parlement wallon, il est difficile de savoir ce qui va se passer après le changement de coalition.

Comment le parlement bruxellois peut-il ratifier l'accord avant de disposer de l'avis de la CJUE ? Nous devrons également examiner si les autres conditions de l'accord intrabelge sont remplies avant une ratification.

Le sens de notre acte de résistance à l'époque n'est pas à sous-estimer. On aurait pu penser que la Commission européenne allait retenir la leçon, mais elle en a conclu au contraire qu'elle ne devrait plus soumettre ses traités aux parlements des États fédérés. Un tel mécanisme sera certes plus efficace, mais n'aboutira pas à de meilleures décisions, plus largement soutenues, et le fossé entre l'Europe et ses citoyens ne fera que se creuser.

Cette ratification est d'autant plus importante qu'elle pourrait introduire des principes qui

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "de ratificering van CETA".

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Het Overlegcomité besliste op 6 september, conform het intra-Belgische akkoord, een prejudiciële vraag te stellen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie over de verenigbaarheid van het ICS-mechanisme (Investment Court System) met de Europese verdragen.

Gezien de hoge druk en de veelvoudige belangen in die kwestie, snap ik niet waarom dat zo lang heeft geduurd. De druk zal ongetwijfeld nog toenemen zodra de nationale en gewestelijke parlementen in de EU het verdrag een na een zullen goedkeuren. Ook in het Vlaamse en het federale parlement zijn de eerste stappen gezet om de goedkeuring van het verdrag op de agenda te plaatsen. Wat het Waalse parlement na de coalitiewissel zal doen, is echter niet duidelijk. De partij die daar de wissel heeft uitgelokt, toont zich allerminst standvastig in haar standpunten.

Hoe kan het Brussels Hoofdstedelijk Parlement het akkoord ratificeren voor het het advies van het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft gekregen? We moeten ook bekijken of er aan de andere voorwaarden in het intra-Belgische akkoord is voldaan voor we tot ratificering kunnen overgaan.

De betekenis van onze daad van verzet in het verleden valt niet te onderschatten. Je zou denken dat de Europese Commissie haar lesje wel heeft geleerd, maar misschien is het wel de verkeerde les. Haar conclusie is immers dat ze verdragen voortaan niet meer zou moeten voorleggen aan de parlementen van de deelstaten, omdat dat wel eens verkeerd zou kunnen lopen. Zo'n

influenceront non seulement le CETA, mais aussi tous les futurs traités commerciaux européens.

Quelle est la position du gouvernement par rapport à la ratification ? Êtes-vous d'accord qu'il ne peut être question de ratification tant que l'accord intrabelge n'est pas respecté, et surtout tant que la CJUE n'a pas rendu son avis ?

Dans quelle mesure suivez-vous l'accord intrabelge et l'avancement de la ratification, au sein du gouvernement et en concertation avec les gouvernements des autres entités fédérées ? Quel est le résultat de cette concertation ?

beslissingsmechanisme zal wel efficiënter zijn, maar daarom niet noodzakelijk leiden tot betere en breder gedragen beslissingen. Dat zal de kloof tussen Europa en haar burgers alleen maar vergroten. Ik ben het dus niet eens met die conclusie.

In elk geval maakt het deze ratificering des te belangrijker, want het zou kunnen dat er principes worden ingevoerd die niet alleen een impact hebben op het CETA (Comprehensive Economic and Trade Agreement), maar op alle toekomstige Europese handelsverdragen. We moeten de gelegenheid te baat nemen om de toon te zetten en te bepalen hoe die verdragen er zullen uitzien. Brussel heeft daarbij een belangrijke sleutel in handen. Daarom is het zo belangrijk wat de Brusselse regering en het Brussels parlement doen met de ratificering van het CETA.

Wat is het standpunt van de regering over de ratificering? Bent u het ermee eens dat er van een ratificering geen sprake kan zijn voordat er voldaan is aan de afspraken uit het intra-Belgische akkoord en - nog belangrijker - voordat het Europees hof zijn advies heeft gegeven?

In welke mate volgt u het intra-Belgische akkoord en de vooruitgang van de ratificering, binnen de regering en in overleg met de regeringen van de andere deelstaten? Wat is het resultaat van dat overleg?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Uyttendaele.

M. Julien Uyttendaele (PS).- M. le ministre, l'interpellation de M. Van Damme nous donne l'occasion de parler de ce qui s'est passé dans ce dossier de l'Accord économique et commercial global (CETA) depuis les vacances. Les acquis engrangés par les exécutifs de la Région wallonne - et tout particulièrement par son ancien ministre-président, Paul Magnette, lorsqu'il était en fonction - mais également par les exécutifs de la Communauté française et de la Région de Bruxelles-Capitale sont pour mon parti le maximum de ce qu'il était possible d'obtenir en si peu de temps. Il faut reconnaître qu'il existe désormais une base pour tous les futurs accords de

Bespreking

De voorzitter.- De heer Uyttendaele heeft het woord.

De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).- *Het Waals Gewest, de Franse Gemeenschap en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben in het kader van het Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA) het maximum bereikt wat ze in zo'n korte tijdspanne konden bereiken. We moeten erkennen dat er nu een basis is die bij alle toekomstige handelsverdragen moet worden gerespecteerd.*

Het mechanisme voor het regelen van geschillen tussen investeerders en staten dat bij andere akkoorden gold, is niet langer aanvaardbaar. Het stelsel van investeringsgerechten (SJI), waarvan

libre-échange et que c'est le minimum qui devra être toujours respecté.

Le mécanisme de règlement des différends entre investisseurs et États (investor-state dispute settlement, ISDS), tel qu'il a été mis en place dans d'autres accords, n'est aujourd'hui plus acceptable. Le système juridictionnel des investissements (ICS), pour peu que la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) le juge conforme aux traités de l'Union européenne, n'est pas non plus une solution satisfaisante et laisse beaucoup à désirer. Mais le Parlement européen a eu cette attitude cavalière de procéder à la ratification du CETA avant même de disposer de l'avis de la CJUE et donc, sans prendre le temps de savoir avec certitude si ce vote n'était pas contraire à ses propres traités.

Mon groupe et moi-même sommes également curieux du positionnement du nouveau gouvernement wallon sur la question du CETA. Rappelons qu'en son temps, le cdH avait adopté des positions très dures sur bien des aspects du CETA, comme l'agriculture ou la protection des services publics. J'imagine mal comment il serait possible de revenir sur les acquis de la Déclaration de Namur et sur tous les engagements pris il y a moins d'un an.

En tout état de cause et contrairement au parlement européen, il est impensable de soumettre à ratification un accord dont personne n'est certain, à ce stade, qu'il soit conforme aux traités européens et donc à sa propre légalité. Il est clair que le règlement de la question de la légalité n'est qu'un préalable. Sur le fond, le CETA suscite encore de très nombreuses questions qui devront encore être débattues. La seule question de la légalité ne nous dispense pas de notre travail démocratique et ne prive pas ce parlement de sa pleine souveraineté sur ses compétences. Ce n'est pas la Commission européenne qui décidera pour nous.

Pour le surplus, je me joins aux questions de mon collègue Jef Van Damme.

M. le président.- La parole est à Mme Genot.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- Après le parlement wallon, notre assemblée a donné son feu vert au

niet zeker is of het Hof van Justitie van de Europese Unie (CJUE) dat conform de verdragen van de Europese Unie acht, laat eveneens te wensen over. Het Europees Parlement besloot echter om het CETA goed te keuren voor het zelfs maar over het advies van het CJUE beschikte en dus zonder te weten of het niet tegen zijn eigen verdragen indruist.

De PS zou graag weten hoe de nieuwe Waalse regering tegenover het CETA staat. Het cdH nam destijds zeer harde standpunten in over heel wat aspecten uit dat verdrag. Ik kan mij niet indenken hoe het op de Verklaring van Namen en de vorig jaar aangegeven verbintenissen zou kunnen terugkomen.

Het staat in elk geval buiten kijf dat een akkoord waarvan nog niemand zeker weet of het wel wettelijk is, niet kan worden geratificeerd. Inhoudelijk roept het CETA nog heel wat vragen op, die het Brussels parlement moet bespreken. De Europese Commissie zal dat niet in onze plaats doen.

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).- We hadden in onze resolutie een reeks bakens voor de

gouvernement fédéral pour permettre aux discussions sur le CETA de progresser. Néanmoins, la résolution que nous avions votée imposait une série de balises à la future ratification de ce traité. Quel a été le travail réalisé pour affiner ces dernières ?

Nous vous avions rappelé qu'un suivi des effets de cet accord commercial sur la Région bruxelloise était prévu et vous nous aviez répondu que vous n'aviez pas eu le temps de le mettre en œuvre. Or un tel suivi me semble primordial. J'attends donc que vous nous expliquez comment il se met en place, l'objectif étant d'éviter la panique au terme des discussions.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- M. le ministre, le mercredi 15 février 2017, le Parlement européen a approuvé, par 408 voix pour, 254 contre et 33 abstentions, l'accord de ce traité de libre-échange entre l'Union européenne et le Canada.

Le 21 septembre dernier, la partie de l'accord relative aux compétences exclusives de l'Union européenne est entrée en vigueur à titre provisoire. Le très décrié mécanisme d'arbitrage ICS issu d'une réforme de l'ISDS est exclu de cette application provisoire, et le texte définitif de l'accord n'entrera en vigueur qu'après la ratification du CETA par les 38 parlements régionaux ou nationaux de l'Union européenne.

On se souvient, le combat mené contre le CETA a permis d'obtenir que la Belgique saisisse la CJUE afin de vérifier la légalité de l'accord, notamment quant à la compatibilité du tribunal arbitral prévu pour régler les litiges entre les investisseurs privés et les États avec la loi européenne. La CJUE a-t-elle bien été saisie le 6 septembre dernier, comme prévu ? Quand pouvons-nous espérer recevoir sa réponse ? Si la Cour de justice estime que le CETA est en contradiction avec les traités européens, quelle position la Région défendra-t-elle ?

Par ailleurs, il semble que l'accord qui a été signé concerne 85% du traité. Pouvez-vous le confirmer ?

ratificatie van het CETA uitgezet. Op welke manier is daar gevolg aan gegeven?

We hadden onder meer om een monitoring van de impact van het handelsakkoord op het Brussels Gewest gevraagd. U antwoordde ons dat u nog geen uitvoering aan die maatregel hebt kunnen geven. Een dergelijke monitoring is nochtans van wezenlijk belang. Ik wil dus graag van u horen hoe die in haar werk zal gaan.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Op 15 september 2017 heeft het Europees parlement het akkoord goedgekeurd met betrekking tot het vrijhandelsverdrag tussen de Europese Unie (EU) en Canada.*

Op 21 september 2017 trad een deel van het akkoord in voorlopige werking, met name het onderdeel betreffende de exclusieve bevoegdheden van de Europese Unie. Het erg controversiële arbitragesysteem ICS (Investment Court System) wordt nog niet toegepast. Het akkoord zal pas volledig van kracht worden na ratificatie van CETA door alle 38 nationale en gewestelijke parlementen van de EU.

Het resultaat van onze strijd was dat België het Hof van Justitie van de Europese Unie zou vragen om de legaliteit van het akkoord na te gaan, onder meer met betrekking tot de arbitrage bij geschillen tussen privé-investeerders en staten. Werd de zaak, zoals gepland, op 6 september aanhangig gemaakt bij het Hof van Justitie? Wanneer zullen we het antwoord krijgen? Als het hof van oordeel is dat CETA indruist tegen de Europese verdragen, welk standpunt zal het Brussels Gewest dan innemen?

Bevestigt u dat het aangenomen akkoord betrekking heeft op 85% van het verdrag?

Welke aspecten van de voorlopige inwerkingtreding hebben een invloed op het Brussels Gewest? Op welke manier ondersteunt u

Plus précisément pour notre capitale, quelles sont les matières concernées par cette application provisoire ? Quels chapitres en sont-ils exclus ? Quelles mesures mettez-vous en œuvre pour permettre aux entreprises bruxelloises - dans la mesure où certains effets peuvent être positifs - de tirer profit de cet accord ?

Quel suivi de l'accord comptez-vous mettre en place ? Pour rappel, dans la déclaration intrabelge annexée au traité, la Région a pris l'engagement de procéder à intervalles réguliers à une évaluation des effets socio-économiques et environnementaux de l'application provisoire de cet accord.

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *Début septembre, la Belgique a saisi la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) d'une question préjudicielle.*

(poursuivant en français)

La question qui a été posée est la suivante : l'accord économique et commercial global entre le Canada, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part, signé à Bruxelles le 30 octobre 2016, est-il en son chapitre VIII (qui parle des investissements), section f (sur les différends relatifs aux investissements entre investisseurs et États) compatible avec les traités, en ce compris avec les droits fondamentaux ?

(poursuivant en néerlandais)

Cette question résume un peu plus de soixante pages d'éléments qui doivent permettre à la Cour de se prononcer sur le fond.

Ce texte est le fruit d'une étroite collaboration entre l'autorité fédérale et les entités fédérées.

Tous les autres aspects de l'accord intrabelge sont également traités au sein d'un groupe de travail intercabinets (GTI), qui est présidé par l'autorité fédérale et auquel participe l'ensemble des entités fédérées.

(poursuivant en français)

Brusselse bedrijven om voordeel te halen uit het akkoord?

In de intra-Belgische verklaring over het verdrag heeft het gewest zich ertoe verbonden de sociaal-economische en milieugereleteerde effecten van de voorlopige inwerkingtreding op regelmatige basis te evalueren. Wat onderneemt u voor de follow-up van het akkoord?

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- België heeft begin september inderdaad aan het Hof van Justitie van de Europese Unie gevraagd of "het vrijhandelsakkoord tussen Canada enerzijds en de Europese Unie en haar lidstaten anderzijds, ondertekend te Brussel op 30 oktober 2016, verenigbaar is in haar hoofdstuk VIII ('Investeringen'), afdeling F ('Beslechting van investeringsgeschillen tussen investeerders en staten') , met de verdragen met inbegrip van de grondrechten".

(verder in het Frans)

De vraag was of hoofdstuk VIII, afdeling F (beslechting van investeringsgeschillen tussen investeerders en staten) van het vrijhandelsakkoord tussen Canada en de Europese Unie verenigbaar is met de verdragen en de fundamentele rechten.

(verder in het Nederlands)

Die vraag werd uiteindelijk uitgewerkt in een onderbouwde tekst van ruim zestig bladzijden, die alle elementen bevat die het hof moeten toelaten om zich ten gronde over de kwestie uit te spreken.

De redactie van de tekst is gebeurd in nauwe samenwerking met de federale overheid en de beleidsverantwoordelijken van alle deelstaten.

Ook alle andere aspecten van het intra-Belgische akkoord over het CETA worden behandeld in een

Malheureusement, le climat politique survenu juste avant les vacances parlementaires, à la suite de la décision de l'un des partenaires de la coalition dans les gouvernements de Wallonie, de Bruxelles et de la Communauté française, n'était pas de nature à permettre d'engranger des progrès dans ce domaine.

(poursuivant en néerlandais)

Je pars du principe que la concertation reprendra à court terme et que la conférence interministérielle de la politique étrangère en sera régulièrement informée.

(poursuivant en français)

Les gouvernements de ce pays travaillent donc bien à la mise en œuvre des arrangements au sein de l'accord intrabelge sur le CETA. Toutefois, il reviendra in fine aux différents parlements, dont le nôtre, de juger du résultat, étant donné que ce sont eux et eux seuls qui sont compétents pour approuver ledit CETA.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (sp.a) (en néerlandais).- *Je comprends que vous vous réfugiez derrière la crise politique de juin pour expliquer le retard, mais on aurait déjà pu poser cette question au printemps 2017, voire à l'automne 2016.*

Vous dites que le parlement a le dernier mot, mais vous ne répondez pas vraiment à ma question de savoir si vous êtes aussi d'avis que tous les aspects de l'accord intrabelge doivent d'abord être exécutés. Je suppose que c'est bien la position que vous défendez dans le cadre de la concertation ministérielle.

(Remarques de M. Vanhengel)

Malgré l'installation d'un nouveau gouvernement wallon, vous défendez donc bien l'entièvre exécution de l'accord intrabelge.

Je pense que la Cour de justice de l'Union européenne devrait se prononcer en 2018. Mon estimation est-elle exacte ou avez-vous d'autres informations ?

interkabinettenwerkgroep die door de federale overheid wordt voorgezeten en waaraan alle deelstaten deelnemen.

(verder in het Frans)

Helaas konden we door het politieke klimaat juist voor het zomerreces geen vooruitgang boeken.

(verder in het Nederlands)

Ik ga ervan uit dat het overleg, op initiatief van de federale overheid, op korte termijn weer van start zal gaan en dat er op regelmatige basis zal worden teruggekoppeld naar de interministeriële conferentie Buitenlands Beleid.

(verder in het Frans)

De regeringen van dit land werken dus verder aan de uitvoering van de afspraken in het intra-Belgische akkoord rond het CETA, maar het zijn de parlementen die het resultaat daarvan zullen beoordelen. Zij zijn immers als enige bevoegd om hun goedkeuring aan het CETA te verlenen.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme (sp.a).- Ik merk dat u in uw toelichting niet ingaat op de vertraging in het dossier van voor de politieke crisis van juni 2017. Men had de prejudiciële vraag al in het voorjaar van 2017 kunnen stellen of zelfs al in het najaar van 2016, zoals was afgesproken.

Kortom, ik begrijp dat u verwijst naar de politieke crisis van juni, maar daarvoor zijn er wel acht of negen maanden verstrekken zonder dat er iets gebeurde. Het verbaast me dat de vraag niet eerder ingediend werd.

U zegt ook dat het parlement het laatste woord heeft, maar u antwoordt niet echt op mijn vraag of u het al dan niet terecht vindt dat eerst alle aspecten van het intra-Belgische akkoord uitgevoerd moeten worden alvorens tot ratificering kan worden overgegaan. Ik veronderstel dat dat wel het standpunt is dat u verdedigt op het ministeriële overleg?

(Opmerkingen van de heer Vanhengel)

(*M. Stefan Cornelis, doyen d'âge, reprend place au fauteuil présidentiel*)

Ondanks het feit dat er een nieuwe Waalse regering is, verdedigt u dus wel degelijk het standpunt dat het intra-Belgische akkoord volledig uitgevoerd moet zijn, omdat dat voor Brussel belangrijk is. "Pacta sunt servanda", zoals u zegt.

Weet u wanneer dat precies het geval zal zijn? Het Hof van Justitie van de Europese Unie doet er meestal lang over om zo'n beslissingen te nemen, maar mijn inschatting is toch dat ze zich voor 2018 zal uitspreken. Klopt dat of beschikt u over andere informatie?

(*De heer Stefan Cornelis, oudste lid in jaren, treedt opnieuw als voorzitter op*)

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).-
Aucune idée.

M. le président.- La parole est à Mme Genot.

Mme Zoé Genot (Ecolo).- J'espère que les soixante pages qui accompagnent la question n'ont pas pour objectif de vider la question posée à la CJUE. Manifestement, il a fallu beaucoup de temps pour se mettre d'accord sur ces soixante pages. Ce n'est donc pas totalement rassurant.

Je voudrais profiter de cette interpellation pour vous demander de relire la résolution votée au parlement. Il serait quand même intéressant que les balises identifiées dans cette résolution, même si j'en préférerais qu'elles aillent plus loin, soient suivies d'effets. Nous y reviendrons dans ce parlement.

M. le président.- La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

M. André du Bus de Warnaffe (cdH).- Je vous ai bien écouté, mais je ne sais pas si vous m'avez bien entendu, dans la mesure où je n'ai pas reçu de réponse à trois questions précises.

Est-il exact que l'accord actuellement en vigueur concerne 85% du traité ?

Il avait été décidé que la Belgique saisirait la CJUE le 6 septembre dernier. Cela a-t-il été le cas ?

Pour quand pouvons-nous attendre la réponse de

De voorzitter.- Mevrouw Genot heeft het woord.

Mevrouw Zoé Genot (Ecolo) (in het Frans).- *Ik hoop dat de zestig pagina's bijlagen bij de vraag niet bedoeld zijn om de vraag aan het CJUE uit te hollen. Het vergde duidelijk veel tijd om het over die tekst eens te worden. Dat is niet geruststellend.*

U moet de door het parlement goedgekeurde resolutie nog eens lezen. Het zou interessant zijn als de daarin uitgezette grote lijnen ook worden gevuld.

De voorzitter.- De heer du Bus de Warnaffe heeft het woord.

De heer André du Bus de Warnaffe (cdH) (in het Frans).- *Ik heb geen antwoord gekregen op de volgende drie vragen.*

Klopt het dat het huidige akkoord betrekking heeft op 85% van het verdrag?

Heeft België inderdaad de vraag op 6 september aan het Europees Hof van Justitie gesteld?

Wanneer verwacht u het antwoord van het Hof van Justitie?

la CJUE ?

Mme Sylviane Friedlingstein, délégation bruxelloise auprès de l'UE.- La Cour de justice de l'Union européenne a été saisie à la rentrée, à la suite de la décision prise par un groupe intercabinets réuni au niveau interrégional.

S'agissant des 80%, l'application provisoire du CETA exclut le chapitre sur les investissements et le règlement des différends, sur lequel porte la question que la Belgique adresse à la Cour de justice. Il n'existe donc aucune contradiction entre les décisions belges et une quelconque attitude de l'Union européenne.

- *L'incident est clos.*

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE M. PAUL DELVA

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "la taxe kilométrique".

M. le président.- La parole est à M. Delva.

M. Paul Delva (CD&V) (*en néerlandais*).- Entrée en vigueur il y a un peu plus d'un an et demi, la taxe kilométrique pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes est calculée et facturée au moyen de l'enregistrement des données sur un ordinateur de bord appelé *on-board unit (OBU)*. Tous les poids lourds, y compris ceux immatriculés à l'étranger, versent ainsi une égale contribution pour l'utilisation des voiries.

Le système a connu quelques maladies de jeunesse, qui ont entraîné l'annulation d'une série

Mevrouw Sylviane Friedlingstein, Brusselse delegatie bij de Europese Unie (*in het Frans*).- De vraag werd inderdaad begin september aan het Europees Hof van Justitie gesteld. De voorlopige toepassing van het CETA heeft geen betrekking op het hoofdstuk over de investeringen en de geschillenregeling waarop de prejudiciële vraag betrekking heeft. Er is dus geen tegenstrijdigheid tussen de Belgische beslissingen en het standpunt van de Europese Unie.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA

AAN DE HEER GUY VANHENGEL,
MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING,
BELAST MET FINANCIËN,
BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "de kilometerheffing".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Sinds ongeveer anderhalf jaar is de kilometerheffing voor zwaar vrachtverkeer van 3,5 ton en meer van kracht. De heffing wordt berekend en gefactureerd via de registratie op een on-board unit (OBU). Die unit moet altijd ingeschakeld zijn als het voertuig zich op de Belgische wegen begeeft. Het systeem is gebaseerd op het principe dat de gebruiker, en dus ook de vervuiler, betaalt. Op die manier leveren alle vrachtwagens, ook de buitenlandse, een gelijke bijdrage voor het gebruik van de wegen.

d'amendes. Depuis, le nombre d'amendes a fortement diminué. En réponse à une question parlementaire, vous aviez dit envisager un régime d'amendes différencié selon la gravité de l'infraction et étudier l'éventualité d'un système alternatif en cas d'OBU défectueux.

Un autre problème, plus important, est le caractère décevant des recettes de la taxe kilométrique, soit 8,3 millions d'euros en 2016 au lieu des 22,6 millions inscrits dans le budget. Les prévisions pour 2017 ne dépassent pas les 11 millions d'euros.

À une question que je vous avais posée à la mi-mai, vous aviez répondu que les experts en mobilité avaient surestimé le nombre de kilomètres parcourus sur nos voiries et que le verdissement du parc des poids lourds était plus rapide que prévu. Les prévisions budgétaires pour 2018 pourraient donc être plus réalistes.

Quel est l'état d'avancement des discussions interrégionales à propos de l'instauration d'un régime d'amendes différencié ? Avez-vous trouvé une alternative en cas d'OBU défectueux ?

À combien estimatez-vous les recettes de la taxe kilométrique pour l'an prochain ? Faudra-t-il compenser sur un autre poste budgétaire si nous n'atteignons pas les dix millions d'euros ?

Une conférence interministérielle sur le sujet a-t-elle eu lieu ? Quels furent les thèmes abordés ?

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).-
Sur la question des amendes, je renvoie également à ma réponse à la question écrite n°191 de M.

Het systeem kende een aantal kinderziekten, die we hier al besproken hebben. Een aantal boetes werd geannuleerd. Ondertussen zou het aantal boetes sterk zijn afgenoem. In het overleg tussen de gewesten - zo zei u als antwoord op een parlementaire vraag - gaat u na of de boetes niet kunnen worden gedifferentieerd, want niet elke overtreding is even zwaar. Nu moet er voor elke inbreuk een forfaitair bedrag worden betaald van 1.000 euro. Daarnaast bekijkt u of er geen alternatief systeem mogelijk is voor als de on-board unit niet werkt.

Een ander, belangrijker probleem is het feit dat de inkomsten uit de kilometerheffing tegenvallen. In de Brusselse begroting stond er 22,6 miljoen euro ingeschreven, maar werd er in 2016 slechts 8,3 miljoen euro opgehaald. Voor 2017 is er een kleine 11 miljoen euro ingeschreven. Die tegenvallende resultaten gelden ook voor de andere gewesten.

In antwoord op een vraag die ik u midden mei stelde, zei u dat de mobiliteitsexperts het aantal afgelegde kilometers hadden overschat en dat de vergroening van het vrachtwagenpark sneller verliep dan voorspeld, wat op zich een goede zaak is. Voor de begroting van 2018 is een meer realistische inschatting mogelijk.

Hebt u vooruitgang geboekt in het overleg tussen de gewesten over het invoeren van een gedifferentieerd systeem van boetes? Hebt u een alternatief gevonden voor een niet werkende on-board unit?

Hoe schat u de inkomsten uit de kilometerheffing voor volgend jaar in? Begroten we opnieuw rond de 10 miljoen euro of halen we dat bedrag niet? Indien niet, heeft dat gevolgen op de begroting? Moet er ergens worden gecompenseerd?

Vond er al een interministerieel overleg plaats tussen de gewesten over de kilometerheffing voor vrachtwagens? Wat werd er besproken?

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Voor de boetes verwijst ik ook naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 191 van de heer Abdallah

Abdallah Kanfaoui. La Direction générale de la Mobilité et des Transports (DG Move) a notifié, au nom de la Commission européenne, que le régime d'amendes établi dans le cadre du prélèvement kilométrique sur le territoire belge ne satisfaisait pas entièrement à la directive péage.

Premièrement, l'amende prévue par les législations régionales ne varie pas en fonction de la gravité de l'infraction.

Deuxièmement, les amendes sont appliquées de façon cumulative, alors que l'usager est persuadé de s'acquitter correctement de ses obligations légales.

Après avoir consulté la DG Move, les Régions sont parvenues à un accord sur les modalités d'un nouveau régime d'amendes au sein de l'IPCP, le groupe de travail politique composé de représentants des trois gouvernements régionaux. Elles l'ont ensuite formellement notifié à la Commissaire européenne, Mme Violeta Bulc, dans un courrier daté du 15 septembre 2017.

Afin de répondre aux remarques de la Commission européenne, nous soumettrons des projets de texte aux parlements régionaux en vue de garantir la proportionnalité des amendes en fonction de la gravité de l'infraction.

La plage de trois heures à l'issue de laquelle une autre amende peut être appliquée sera élargie à un jour calendrier par percepteur de péage. Les services de taxation seront en outre habilités à diminuer le montant de l'amende s'il appert que l'usager est de bonne foi.

Les projets de décret et d'ordonnance en question ont déjà été présentés aux gouvernements régionaux respectifs. Le texte devrait être approuvé en première lecture au Parlement bruxellois le 12 octobre 2017.

Par ailleurs, l'ICPP a décidé de ne pas donner suite à la demande du secteur de prévoir un deuxième système de paiement, qui supposerait un investissement trop élevé au regard du nombre limité de cas problématiques.

Au niveau du budget 2017, nous avons perçu 6,7 millions d'euros jusqu'à fin août 2017 inclus, ce qui correspond plus ou moins à nos prévisions.

Kanfaoui. Het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG Move) heeft namens de Europese Commissie gemeld dat het boetesysteem van de kilometerheffing op het Belgische grondgebied niet helemaal voldoet aan de tolrichtlijn.

Een eerste kritiek op het boetesysteem is dat de regelgeving in de drie gewesten slechts voorziet in één enkel tarief. De boete is dus niet proportioneel aan de ernst van de inbreuk en bedraagt steeds 1.000 euro.

De gewesten hebben dat zo beslist om het hele systeem in zijn opstartfase eenvoudig te houden. De boete moet voldoende hoog zijn om de sector aan te moedigen zich tijdig in regel te stellen en een on-board unit aan te schaffen. Een tweede kritiek is dat de hoge boetes zich kunnen opstapelen, terwijl de gebruiker meent op juiste wijze te hebben gehandeld en te voldoen aan zijn wettelijke verplichtingen. Het kan bijvoorbeeld gaan om een foute invoering van de gegevens van het voertuig in het systeem.

Na overleg met de diensten van DG Move zijn de gewesten binnen het IPCP – het intergewestelijk politiek overlegorgaan waarin de drie gewestministers van Financiën, Mobiliteit en Leefmilieu, alsook de ministers-presidenten zijn vertegenwoordigd – tot een akkoord gekomen om het boetesysteem te herzien. Ze hebben ook een overeenkomst bereikt over de modaliteiten van het nieuwe boetesysteem. Dat hebben we op 15 september 2017 formeel meegedeeld in een gemeenschappelijke brief aan de bevoegde Europese Commissaris, mevrouw Violeta Bulc.

Om tegemoet te komen aan de wensen van de Europese Commissie, zullen we aan de gewestelijke parlementen voorstellen om te voorzien in proportionele boetes die rekening houden met de ernst van de inbreuk.

Het tijdsblok van drie uur, waarna je een volgende boete kunt oplopen, zou worden uitgebreid tot één boete per kalenderdag en per tolheffende instantie, per gewest dus. We willen ook de belastingdiensten machtigen om boetes te verminderen als de gebruiker te goeder trouw blijkt te zijn.

De betreffende ontwerpen van decreet en ordonnantie werden voorgelegd aan de respectieve

Nous maintenons dès lors l'objectif de 10,8 millions d'euros et prévoyons, sur cette base, une recette légèrement supérieure à 11 millions d'euros.

gewestregeringen. Het is de bedoeling dat de tekst in het Brussels Gewest wordt goedgekeurd in eerste lezing op 12 oktober 2017.

Het IPCP heeft ook de vraag van de sector onderzocht om te voorzien in een secundair betaalsysteem, zoals een dagticket. Vrachtwagenchauffeurs beschikken nu over drie uur om problemen met een on-board unit op te lossen of om het toestel te vervangen. Dat kan de planning in de war doen lopen.

Het IPCP heeft echter beslist om daar niet in te voorzien, omdat de investeringskosten niet verantwoord zijn voor het al bij al beperkte aantal probleem gevallen. Een forfaitair dagticket staat ook haaks op de filosofie van een kilometerheffing.

Wat de gewestbegroting 2017 betreft, kan ik u mededelen dat we tot en met eind augustus 2017 6,7 miljoen euro hebben geïnd. We zitten dus min of meer op schema en behouden bij de komende aanpassing het vooropgestelde bedrag van 10,8 miljoen euro. Op basis daarvan gaan we voor volgend jaar uit van een opbrengst van net iets meer dan 11 miljoen euro.

- L'incident est clos.

- Het incident is gesloten.

QUESTION ORALE DE M. BRUNO DE LILLE

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DES RELATIONS EXTÉRIEURES ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

concernant "l'impact des mesures régionales sur la situation du casino de Bruxelles".

M. le président. - À la demande de l'auteur, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER BRUNO DE LILLE

AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGS-SAMENWERKING,

betreffende "de impact van de gewestelijke maatregelen op de situatie van het casino van Brussel".

De voorzitter. - Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.