



**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 28 MAI 2018**

**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 28 MEI 2018**

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](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://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](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**SOMMAIRE****INHOUD****INTERPELLATION**

5

## Interpellation de M. Ridouane Chahid

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 "les contrôles fiscaux annoncés par le SPF Finances en 2018".

**QUESTION ORALE**

5

## Question orale de Mme Isabelle Emmery

5

à Mme Bianca Debaets, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Coopération au développement, de la Sécurité routière, de l'Informatique régionale et communale et de la Transition numérique, de l'Égalité des chances et du Bien-être animal,

concernant "l'édition 2018 de la Journée européenne du Numérique".

**INTERPELLATIONS**

6

## Interpellation de M. Olivier de Clippele

6

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'évaluation du système de prélèvement kilométrique sur les poids lourds deux ans après son entrée en vigueur".

## Interpellation jointe de M. Paul Delva,

6

concernant "le rapport annuel 2017 de Viapass et la demande de la Febiac d'une taxe kilométrique intelligente pour les camions et

**INTERPELLATIE**

5

## Interpellatie van de heer Ridouane Chahid

5

tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de door de FOD Financiën aangekondigde belastingcontroles in 2018".

**MONDELINGE VRAAG**

5

## Mondelinge vraag van mevrouw Isabelle Emmery

5

aan mevrouw Bianca Debaets, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Ontwikkelingssamenwerking, Verkeersveiligheidsbeleid, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Digitalisering, Gelijkekansenbeleid en Dierenwelzijn,

betreffende "de Europese Digitale Dag 2018".

**INTERPELLATIES**

6

## Interpellatie van de heer Olivier de Clippele

6

tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,

betreffende "de evaluatie van het systeem van de kilometerheffing op vrachtwagens twee jaar na de inwerkingtreding".

## Toegevoegde interpellatie van de heer Paul Delva,

6

betreffende "het jaarverslag 2017 van Viapass en de vraag van Febiac voor een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en

les voitures particulières".		personenwagens".	
Discussion conjointe – Orateurs :	9	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	9
M. Julien Uyttendaele (PS)		De heer Julien Uyttendaele (PS)	
M. Guy Vanhengel, ministre		De heer Guy Vanhengel, minister	
M. Olivier de Clippele (MR)		De heer Olivier de Clippele (MR)	
M. Paul Delva (CD&V)		De heer Paul Delva (CD&V)	
Interpellation de M. Alain Maron	18	Interpellatie van de heer Alain Maron	18
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,		tot de heer Guy Vanhengel, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking,	
concernant "la révision des revenus cadastraux".		betreffende "de herziening van het kadastrale inkomen".	
Discussion – Orateurs :	20	Bespreking – Sprekers:	20
M. Emmanuel De Bock (DéFI)		De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	
M. Mohamed Ouriaghli (PS)		De heer Mohamed Ouriaghli (PS)	
M. Olivier de Clippele (MR)		De heer Olivier de Clippele (MR)	
M. Stefan Cornelis (Open Vld)		De heer Stefan Cornelis (Open Vld)	
M. Guy Vanhengel, ministre		De heer Guy Vanhengel, minister	
M. Alain Maron (Ecolo)		De heer Alain Maron (Ecolo)	

*Présidence : M. Charles Picqué, président.  
Voorzitterschap: de heer Charles Picqué, voorzitter.*

### INTERPELLATION

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Chahid.

#### INTERPELLATION DE M. RIDOUANE CHAHID

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 "les contrôles fiscaux annoncés par le SPF Finances en 2018".

**M. le président.-** À la demande de l'auteur, l'interpellation est retirée.

### QUESTION ORALE

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Emmery.

#### QUESTION ORALE DE MME ISABELLE EMMERY

À MME BIANCA DEBAETS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT, DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, DE L'INFORMATIQUE RÉGIONALE ET COMMUNALE ET DE LA TRANSITION NUMÉRIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DU BIEN-ÊTRE ANIMAL,

concernant "l'édition 2018 de la Journée européenne du Numérique".

### INTERPELLATIE

**De voorzitter.-** Aan de orde is de interpellatie van de heer Chahid.

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER RIDOUANE CHAHID

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

betreffende "de door de FOD Financiën aangekondigde belastingcontroles in 2018".

**De voorzitter.-** Op verzoek van de indiener wordt de interpellatie ingetrokken.

### MONDELINGE VRAAG

**De voorzitter.-** Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Emmery.

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ISABELLE EMMERY

AAN MEVROUW BIANCA DEBAETS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET ONTWIKKELINGSSAMENWERKING, VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID, GEWESTELIJKE EN GE-MEENTELIJKE INFORMATICA EN DIGITALISERING, GELIJKEKANSENBELEID EN DIERENWELZIJN,

betreffende "de Europese Digitale Dag 2018".

**M. le président.**- À la demande de l'auteure, excusée, et avec l'accord de la secrétaire d'État, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

### INTERPELLATIONS

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

#### INTERPELLATION DE M. OLIVIER DE CLIPPELE

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'évaluation du système de prélèvement kilométrique sur les poids lourds deux ans après son entrée en vigueur".

#### INTERPELLATION JOINTE DE M. PAUL DELVA,

concernant "le rapport annuel 2017 de Viapass et la demande de la Febiac d'une taxe kilométrique intelligente pour les camions et les voitures particulières".

**M. le président.**- La parole est à M. de Clippele.

**M. Olivier de Clippele (MR).**- Il y a deux ans, la Région bruxelloise a introduit un prélèvement kilométrique pour les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'eurovignette. L'ordonnance de 2015 votée par cette assemblée s'inscrivait ainsi dans le cadre de plusieurs réglementations européennes.

Il y a un an, vous affirmiez avec conviction que le

**De voorzitter.**- Op verzoek van de indiener, die verontschuldigd is, en met instemming van de staatssecretaris, wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

### INTERPELLATIES

**De voorzitter.**- Aan de orde zijn de interpellaties.

#### INTERPELLATIE VAN DE HEER OLIVIER DE CLIPPELE

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

betreffende "de evaluatie van het systeem van de kilometerheffing op vrachtwagens twee jaar na de inwerkingtreding".

#### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA,

betreffende "het jaarverslag 2017 van Viapass en de vraag van Febiac voor een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en personenwagens".

**De voorzitter.**- De heer de Clippele heeft het woord.

**De heer Olivier de Clippele (MR) (in het Frans).**- Twee jaar geleden verving het Brussels Gewest het eurovignet voor vrachtwagens door een kilometerheffing.

*Vorig jaar noemde u dat systeem betrouwbaar. Er werd in 126.000 Belgische vrachtwagens een elektronisch betaalsysteem ingebouwd (on-board unit, OBU) waarmee ze door de zones met een*

système était fonctionnel et fiable. Quelque 700.000 véhicules, dont 126.000 poids lourds belges, étaient équipés d'un dispositif de paiement électronique embarqué (on-board unit ou OBU) permettant de rouler sur nos domaines de péage.

Vous reconnaissiez cependant quelques couacs au démarrage, comme en témoignent la prise d'assaut du centre d'appels téléphoniques du prestataire de services, avec 6.000 appels par jour au démarrage, la mise en place de barrages routiers par des utilisateurs mécontents ainsi que les commandes tardives des OBU.

Depuis son entrée en vigueur, le système a connu des modifications notables, comme un régime d'amendes différencierées, mais il reste encore du chemin à parcourir. En effet, il avait été dit que de nouveaux prestataires seraient testés, afin de recevoir une accréditation et de proposer leurs services en Belgique. La possibilité de trouver une solution plus pratique aux OBU défectueux avait également été évoquée, pour répondre aux réclamations des fédérations de transporteurs, qui se sont exprimées en faveur de l'instauration d'une vignette journalière dans l'attente du rétablissement du système.

Compte tenu du temps écoulé, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Que pouvez-vous nous dire à ce stade du prélèvement kilométrique en Région bruxelloise ? Des modifications ont-elles été apportées depuis le bilan dressé en avril 2017 ?

Qu'en est-il de l'évolution des recettes perçues par la Région depuis l'instauration du système, et de leur utilisation ? Qu'en est-il de l'application du système d'amendes différencierées : fonctionnement, montants perçus, etc. ?

Où en est l'accréditation annoncée de nouveaux prestataires pour le système d'enregistrement embarqué ?

Quelles sont les solutions avancées pour faire face aux défaillances constatées dans l'actuel système ?

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

tolsysteem kunnen rijden.

Toch waren er bij de start van het systeem problemen: het callcenter van de leverancier van de toestellen ontving 6.000 oproepen per dag, ontevreden gebruikers wierpen wegblokkades op en veel OBU's werden te laat besteld.

Het systeem evolueerde ondertussen naar een systeem met gedifferentieerde boetes. Er is echter nog werk aan de winkel. Zo zouden nieuwe dienstverleners worden getest met het oog op een erkenning, zodat ze hun diensten in België kunnen aanbieden. U wilde een alternatief voor de slecht werkende OBU's om tegemoet te komen aan de transportfederaties, die pleitten voor een dagvignet tot het systeem goed zou werken.

Hoe staat het nu met de kilometerheffing in het Brussels Gewest? Waren er wijzigingen sinds de evaluatie in april 2017?

Hoe evolueerden de inkomsten van het gewest sinds de invoering van het systeem? Hoe evolueerde het gebruik van die inkomsten? Hoe werkt het systeem van gedifferentieerde boetes en hoe hoog zijn die?

Hoeven staat de erkenning van nieuwe dienstverleners?

Welke mogelijke oplossingen zijn er voor de mankementen aan het huidige systeem?

**De voorzitter.-** De heer Delva heeft het woord

son interpellation jointe.

**M. Paul Delva (CD&V)** (*en néerlandais*).- *Ma question concerne le rapport annuel 2017 de Viapass, publié le mois dernier. Il en ressort que la taxe kilométrique a rapporté l'an dernier 676 millions d'euros, dont quelque 10 millions d'euros ont été reversés à la Région bruxelloise.*

*Le rapport indique également que le nombre de kilomètres parcourus par des poids lourds sur les routes belges a augmenté de 3,4% en un an, mais que les taxes perçues n'ont progressé que de 3,17%, en raison du nombre croissant de poids lourds qui respectent les normes Euro 5 et Euro 6, et paient donc un tarif réduit.*

*C'est une bonne chose que le secteur du transport soit de plus en plus respectueux de l'environnement, mais paradoxalement, le nombre de kilomètres parcourus augmente.*

*En d'autres termes, les activités de fret augmentent, mais les recettes publiques diminuent.*

*En Région bruxelloise, il ressort que les chiffres restent relativement stables sur toute l'année, sauf un léger tassement en juillet.*

*Dans son commentaire sur le rapport annuel de Viapass, la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) plaide en faveur de l'introduction, tant pour les poids lourds que pour les voitures, d'une taxe kilométrique intelligente, basée sur l'heure et le lieu. Selon la fédération, celle-ci inciterait à tout le moins les transporteurs à ne pas circuler aux heures de pointe.*

*Actuellement, les conducteurs paient un tarif standard.*

*Que pensez-vous du rapport 2017 de Viapass et plus particulièrement des points qui concernent la Région bruxelloise ?*

*Il y a six mois, vous estimiez que la taxe kilométrique allait rapporter un peu moins de onze millions d'euros en 2017. Elle a finalement rapporté 700.000 euros de moins. Comment réagissez-vous à cela et maintenez-vous l'objectif*

voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Mijn vraag behelst een ander aspect van Viapass, namelijk het jaarverslag 2017. Dat is verleden maand verschenen en het bevat een heleboel cijfers. Zo heeft de kilometerheffing voor vrachtwagens in 2017 676 miljoen euro opgebracht. Daarvan vloeide er ongeveer 10 miljoen euro naar het Brussels Gewest.

Het jaarverslag geeft aan het aantal vrachtwagenkilometers op de Belgische wegen in 2017 met 3,4% is toegenomen ten opzichte van het jaar voordien. De maandelijks geïnde heffingen stegen echter maar met 3,17%. Dat verschil is te verklaren door het feit dat er alsmaar meer groene Euro 5- en vooral Euro 6-vrachtwagens over onze wegen rijden. Die zijn milieuvriendelijker en betalen daardoor een lager tarief.

We hebben hier met een paradox te maken. Het is uiteraard een goede trend dat de transportsector steeds meer vrachtwagens inzet die minder milieubelastend zijn. Maar anderzijds blijft het aantal gereden kilometers stijgen, met alle gevolgen van dien, onder meer voor de verkeerscongestie.

Dit komt erop neer dat het vrachtvervoer toeneemt, maar dat de inkomsten van de overheid dalen.

Uit cijfers voor het Brussels Gewest blijkt dat de inkomsten uit tolheffingen over het hele jaar vrij stabiel blijven, met een jaarlijks weerkerende lichte inzinking in juli.

In zijn commentaar op het jaarverslag van Viapass pleit de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie (Febiac) voor de invoering van een slimme kilometerheffing voor zowel vrachtwagens als personenwagens. Het principe van de slimme kilometerheffing is bekend: het tarief wordt aangepast aan het tijdstip en de plaats van de rit. Volgens Febiac kan een dergelijke slimme kilometerheffing een oplossing bieden voor de files. Ze zou transportbedrijven in elk geval stimuleren om hun vrachtwagens minder tijdens de spits de baan op te sturen. Febiac berekende dat dankzij een slimme

*de onze millions d'euros inscrit au budget cette année, malgré le verdissement croissant du parc de poids lourds ?*

*Des études récentes ont-elles confirmé l'impact positif d'une taxe intelligente ? Une concertation a-t-elle lieu avec les autres Régions ? La Région flamande y serait favorable, mais la Région wallonne serait plus réservée. Des obstacles subsistent-ils ?*

kilometerheffing het aantal voertuigen dat tijdens de spits onderweg is, met 5 tot 10% kan afnemen.

De huidige kilometerheffing is wel geen slimme kilometerheffing, aangezien de bestuurders een standaardtarief moeten betalen, ongeacht waar of wanneer ze op de baan zijn.

Wat is uw mening over het Viapass-jaarverslag voor 2017 en dan in het bijzonder over de elementen die betrekking hebben op het Brussels Gewest?

Een half jaar geleden antwoordde u op een eerdere vraag dat u voor 2017 een opbrengst van een kleine 11 miljoen euro uit de kilometerheffing verwachtte. Dat bedrag is uiteindelijk 700.000 euro lager uitgevallen. Wat is uw reactie daarop? U schreef voor dit jaar een opbrengst van ongeveer 11 miljoen euro in. Houdt u alsnog vast aan dat cijfer, ook al weet u dat de vergroening van het vrachtwagenpark hand over hand toeneemt?

We kennen uw mening over de noodzaak van de invoering van een slimme kilometerheffing voor personen- en vrachtwagens. In het parlement delen trouwens vele partijen die mening. Ook Febiac pleit daarvoor. Werden er recent nog studies uitgevoerd die de positieve gevolgen van de slimme kilometerheffing bevestigen? Is er met de andere gewesten overleg geweest over de invoering van zo een slimme kilometerheffing? Het Vlaams Gewest zou daar positief tegenover staan, terwijl het Waals Gewest wat terughoudender is. Welke hinderpalen zijn er nog voor de invoering van een dergelijke kilometerheffing?

#### *Discussion conjointe*

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

**M. Julien Uyttendaele (PS).**- Ce rapport contient plusieurs éléments intéressants. Tout d'abord, plus de la moitié des revenus issus de la taxe kilométrique proviennent de camions immatriculés à l'étranger. Ensuite, grâce à cette taxe, la Région a récolté 10,1 millions d'euros de recettes, ce qui correspond à peu près aux

#### *Samengevoegde besprekking*

**De voorzitter.**- De heer Uyttendaele heeft het woord.

**De heer Julien Uyttendaele (PS) (in het Frans).**- *Het rapport met betrekking tot de kilometerheffing is bijzonder interessant. Zo blijkt meer dan de helft van de inkomsten te komen van vrachtwagens die in het buitenland zijn ingeschreven. We vernemen ook dat de kilometerheffing het Brussels Gewest 10,1 miljoen euro heeft opgeleverd, wat*

estimations.

S'agissant des fraudes, le rapport contient une bonne nouvelle, à savoir que peu de fraudes ont été constatées. L'année dernière, je vous avais interpellé sur l'utilisation, par certains transporteurs, de brouilleurs gps en vue d'éviter de devoir payer la taxe kilométrique. Vous m'aviez répondu que le développement de la nouvelle version de l'OBU était en cours de finalisation et que celle-ci serait disponible en 2017. J'aimerais donc savoir si cette nouvelle version est effectivement finalisée.

En ce qui concerne le personnel de Bruxelles Mobilité chargé des contrôles sur le terrain, l'administration disposerait actuellement de neuf agents et de cinq camionnettes. Des recrutements supplémentaires seraient prévus. Quand les nouveaux agents entreront-ils en fonction ? De combien d'agents supplémentaires parlons-nous ?

Dans le cadre de ce débat plus global, j'ai déposé une interpellation sur la réforme fiscale automobile, dont nous discuterons une nouvelle fois avec vous au cours des prochaines semaines. Nous vous avons également toujours rejoints sur la nécessité d'étudier la mise en pratique d'une tarification kilométrique pour les véhicules particuliers, à l'image de ce qui a été mis en place ici pour les poids lourds. Nous nous réjouissons de constater que bon nombre d'organisations partagent notre avis, même si elles ne sont pas les plus proches de nous sur le plan idéologique ; je pense par exemple à la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) ou à Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI).

S'agissant plus particulièrement du rapport publié par la Task force, d'autres consultations sont-elles prévues ? Nous avons également reçu une invitation au colloque intitulé "Pour une meilleure mobilité en Région de Bruxelles-Capitale : le levier fiscal et financier", qui sera organisé le 15 juin prochain par le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC) et au cours duquel le rapport sera également présenté. Selon notre groupe, il est évident que nous devons débattre de ce rapport avec vous avant qu'il soit présenté au CESRBC.

overeenstemt met de verwachtingen.

*Een ander positief punt is dat er maar weinig fraude werd vastgesteld. Vorig jaar interpelleerde ik u over fraude met gps-verstoorders. U antwoordde mij toen dat er een nieuwe versie van de on-board unit (OBU) in de maak was. Is die ondertussen al beschikbaar?*

*Voor de controles zou Brussel Mobiliteit momenteel over negen medewerkers beschikken, maar er zouden nog meer controleurs in dienst worden genomen. Wanneer zullen die nieuwe medewerkers aan de slag gaan? Over hoeveel personen gaat het?*

*We hebben er altijd voor gepleit om ook een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren. Het doet ons plezier dat meerdere organisaties onze mening delen, zoals Febiac en Brussels Enterprises Commerce and Industry (BECI).*

*Is er naast het rapport nog ander overleg gepland? We hebben een uitnodiging ontvangen voor het colloquium dat de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (ESRBHG) op 15 juni organiseert over de mobiliteit in Brussel. Tijdens dat evenement zal het rapport worden voorgesteld. Mijn fractie vindt het echter vanzelfsprekend dat het eerst in het parlement wordt besproken.*

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

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- En réalité, je crains de ne pas avoir de grandes révélations à vous faire pour compléter les informations transmises à ce parlement à l'occasion de précédentes interpellations et questions écrites et dans le cadre du débat, tenu à la fin de l'année passée, sur la modification de l'ordonnance. Celle-ci a instauré le prélèvement kilométrique au 1er avril 2016 afin d'introduire un nouveau système d'amendes proportionnelles.

Rappelons d'abord que le projet Viapass est bien plus qu'un projet fiscal. Il s'agit du premier projet politique de grande envergure qui démontre la capacité des Régions de coopérer sur des compétences décentralisées. Une telle coopération exige beaucoup de concertation, notamment au sein du conseil d'administration de Viapass, l'autorité interrégionale qui contrôle le dispositif.

J'espère que la même concertation et la même volonté de collaboration se dégageront dans les prochains mois autour du dossier de la fiscalité automobile.

Tant les ministres-présidents, les ministres de la Mobilité, les ministres de l'Environnement que les ministres des Finances sont parties prenantes du projet Viapass, chacun selon ses compétences et responsabilités respectives. Ils sont chacun également représentés au conseil d'administration précité, à l'exception du ministre flamand des Finances, aussi étrange que cela puisse paraître.

Le prélèvement kilométrique remplace le système forfaitaire de l'eurovignette, ce qui est déjà en soi une avancée importante. Il doit inciter le secteur à rationaliser ses déplacements. En effet, un camion qui roule à vide coûte autant que s'il est complètement rempli.

La structure tarifaire est également conçue pour promouvoir le verdissement du parc des véhicules puisque le tarif est plus élevé pour les véhicules les plus lourds et les plus polluants.

(poursuivant en néerlandais)

**De voorzitter.**- De heer Vanhengel heeft het woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).**- *Eigenlijk is er weinig nieuws te melden sinds mijn antwoorden op eerdere interpellaties en schriftelijke vragen over dit onderwerp of sinds het debat van eind vorig jaar over de invoering van de kilometerheffing.*

*Viapass is veel meer dan een fiscaal project. Het is het eerste algemene, ingrijpende politieke project waaruit blijkt dat de drie gewesten kunnen samenwerken op het vlak van gedecentraliseerde bevoegdheden. Zo'n samenwerking vereist wel intens overleg, onder meer in de raad van bestuur van Viapass.*

*Ik hoop dat het overleg over de autofiscaliteit de komende maanden even goed zal verlopen.*

*Zowel de gewestelijke ministers-presidenten als de ministers van Mobiliteit, Leefmilieu en Financiën zijn bij deze kwestie betrokken. Zij zijn ook vertegenwoordigd in de raad van bestuur van Viapass, met uitzondering van de Vlaamse minister van Financiën.*

*De kilometerheffing vervangt het forfaitaire eurovignet. Alleen al daarom is het een grote verbetering. Deze heffing moet de transportsector aanzetten tot meer efficiëntie. Het is namelijk even duur om een vrachtwagen leeg te laten rijden als met een volle lading.*

*Door het tarievensysteem vormt de kilometerheffing een stimulans voor milieuvriendelijker vrachtwagens. De tarieven zijn namelijk hoger voor zwaardere en meer vervuilende voertuigen.*

*(verder in het Nederlands)*

In 2016 lagen de inkomsten een stuk lager dan begroot. De verklaring hiervoor werd vorig jaar al gegeven naar aanleiding van de interpellaties van collega's De Wolf en Delva over het jaarverslag 2016 van Viapass. De mobiliteitsexperts hebben het aantal vuile en zware vrachtwagens en het aantal gereden kilometers op onze wegen duidelijk

*En 2016, les recettes fiscales ont été moins élevées que prévu parce que les experts en mobilité avaient surestimé le nombre de poids lourds polluants, ainsi que le nombre de kilomètres parcourus sur nos voiries.*

*Manifestement, le nombre de camions Euro 5 et 6, plus propres et donc moins taxés, roulant sur nos routes est plus élevé que dans les modèles théoriques des experts. Sans cadre de référence, il était difficile de réaliser une estimation correcte des recettes. Nous en avons à présent un, mais n'y a aucune raison de revoir l'estimation initiale fixée à onze millions d'euros.*

*(poursuivant en français)*

Mis à part la question des recettes et les problèmes logistiques dus notamment au fait que bon nombre d'utilisateurs se sont procurés très tardivement un OBU ou qu'ils ont hésité et attendu jusqu'à la dernière minute (ce qui a engendré des problèmes qui remontent à deux ans et qui ont fait l'objet de plusieurs interpellations par le passé), j'estime que le bilan est positif. Pourquoi ?

1. Le système est extrêmement stable et suit chaque jour plus de 140.000 camions sur le territoire belge, ce qui rapporte au total 2,4 millions de recettes quotidiennes.

2. Il s'agit du premier grand projet politique de cette envergure au niveau des trois Régions. Il constitue donc un exemple de coopération entre les entités fédérées.

3. Le système est l'un des plus modernes d'Europe et il satisfait aux directives européennes en matière de mobilité. À ce propos, le cabinet de la commissaire européenne de la Mobilité a récemment déclaré que Viapass était un précurseur dans le domaine des services européens de télépéage et que les autres pays membres devraient pouvoir profiter de son expérience.

4. Il contribue au verdissement du parc des véhicules utilitaires de transport de marchandises.

5. Il fait contribuer les transporteurs routiers étrangers de manière équitable à l'usage de nos infrastructures routières.

overschat.

Kennelijk rijden er op onze wegen meer Euro 5- en Euro 6-vrachtwagens, de schoonste en dus minst belaste, dan uit de theoretische modellen van de experts naar voren kwam. Zonder referentiekader was het moeilijk om een juiste inschatting van de inkomsten te maken. Nu we een referentiekader hebben, kunnen we onze budgettaire ramingen daarop baseren. Op het moment is er absoluut geen reden om de initiële raming van 11 miljoen euro te herzien.

*Als ik de inkomsten en de logistieke problemen door de laattijdige plaatsing van een on-board unit buiten beschouwing laat, meen ik te kunnen stellen dat de eindbalans positief is.*

1. *Het systeem is uitermate stabiel en volgt elke dag meer dan 140.000 vrachtwagens op het Belgisch grondgebied, wat dagelijks 2,4 miljoen euro opbrengt.*

2. *Het is het eerste omvangrijke politieke project van de drie gewesten en een goed voorbeeld van samenwerking.*

3. *Het is één van de meest moderne systemen in Europa dat voldoet aan de Europese mobiliteitsrichtlijnen. Het kabinet van de Europese commissaris voor Mobiliteit heeft onlangs nog verklaard dat de Viapass een voorloper is op het gebied van rekeningrijden en dat andere lidstaten hieruit kunnen leren.*

4. *Het draagt bij tot milieuvriendelijker vrachtwagens.*

5. *Het zorgt ervoor dat buitenlandse vrachtwagenvervoerders een faire bijdrage leveren voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur.*

6. *Het systeem kan worden uitgebreid naar bussen, personenwagens enzovoort.*

7. *Het systeem kan zeker nog slimmer worden, maar draagt nu al bij tot meer efficiëntie in de transportsector omdat het het eurovignet vervangt. Dat was een forfaitair systeem dat ons gewest gemiddeld 4,5 miljoen euro per jaar opbracht.*

6. Il s'agit d'un système extensible aux bus, aux voitures de tourisme, etc.

7. Il est clair que le système peut encore être optimisé et rendu plus intelligent. Cependant, je pense qu'il contribue déjà à la rationalisation des déplacements dans le secteur du fait qu'il remplace un système forfaitaire, l'eurovignette, laquelle rapportait à la Région en moyenne 4,5 millions d'euros par an.

Dans la lutte contre la congestion routière, la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac), entre autres, propose d'améliorer le système et d'introduire un prélèvement kilométrique intelligent, c'est-à-dire différencié selon l'heure et l'endroit.

Si, à Bruxelles, le système fonctionne déjà en partie selon l'endroit où l'on roule - les tarifs au centre-ville sont plus élevés que sur le ring de Bruxelles -, cette question revient souvent, à juste titre d'ailleurs. Il est clair que des tarifs moins élevés en heures creuses et de nuit devraient résoudre une partie des embouteillages, ce qui nous permettrait à tous de perdre moins de temps et d'économiser du carburant.

Personnellement, je plaide pour un prélèvement kilométrique intelligent, car il élargit le choix et la responsabilité de l'utilisateur. Cependant, il convient de formuler plusieurs remarques à ce propos.

(poursuivant en néerlandais)

*On demande souvent que les tarifs soient moins élevés la nuit, mais qu'en sera-t-il alors des tarifs aux heures de pointe ? Les augmenterons-nous pour être certains de nos recettes ou sommes-nous disposés à en avoir moins ?*

*Qu'en est-il du secteur des combustibles ? Ce secteur doit se tenir à des prix fixés par la loi et ne peut répercuter aucune augmentation. Et le client ne sera probablement pas tenté d'être livré à l'aube.*

*Qu'en est-il de l'interdiction de principe du travail de nuit ? Qu'en est-il des frais de personnel plus élevés qu'impliquent les livraisons de nuit ? Et quid des frais de stockage en plus dans le secteur*

*Om het systeem beter en het verkeer vlotter te maken, stelt Febiac de invoering van een slimme kilometerheffing voor waarbij de heffing wordt berekend volgens het tijdstip en de locatie van het transport.*

*Dat gebeurt in Brussel al gedeeltelijk omdat de tarieven voor transport in de binnenstad hoger zijn dan voor transport via de Ring. Goedkopere dal- en nachttarieven zouden natuurlijk bijdragen tot een oplossing voor het fileprobleem, waardoor iedereen tijd en brandstof kan besparen.*

*Ik pleit voor een intelligente kilometerheffing omdat de gebruiker daardoor meer keuzevrijheid en verantwoordelijkheid krijgt. Toch heb ik een aantal opmerkingen.*

(verder in het Nederlands)

Er wordt vaak gepleit voor goedkopere nachttarieven, maar wat doen we dan met de tarieven tijdens de spits? Zullen we die verhogen om zeker te zijn van onze inkomsten, of zijn we bereid om het met minder te doen?

Hoe zit het met de brandstofsector? Die moet zich aan wettelijk vastgelegde prijzen houden en kan geen verhogingen doorberekenen. Bovendien is de particuliere klant er waarschijnlijk niet happig op om al bij het krieken van de dag een leverancier aan de deur te krijgen.

Hoe zit het met het principiële verbod op nachtarbeid? Hoe zit het met de hogere personeelskosten, die gepaard gaan met nachtelijke leveringen? Hoe zit het met de hogere opslagkosten in de voedselsector? Hoe moet het in de vele gemeenten die nachtelijk laden en lossen vanwege de geluidsoverlast verbieden?

De files zijn niet nieuw, maar voor de start van de kilometerheffing was er blijkbaar nauwelijks bereidheid om te beginnen met nachtelijke leveringen. Het overschakelen van dag- naar nachtleveringen is dus ook een kwestie van bereidheid bij de betrokken partijen. Zij moeten er allemaal belang bij hebben.

(verder in het Frans)

*De parameters tijd en plaats zijn opgenomen in de*

*alimentaire ? Et enfin, qu'en est-il des nombreuses communes qui interdisent les livraisons de nuit pour des raisons de nuisances sonores ?*

*Les embouteillages ne datent pas d'hier, pourtant l'entrée en vigueur de la taxe kilométrique, les livraisons de nuit étaient peu prisées. La transition vers des livraisons de nuit dépend donc aussi de la bonne volonté des parties concernées.*

*(poursuivant en français)*

Quoi qu'il en soit, les paramètres de l'heure et du lieu sont bel et bien prévus dans le calcul du prélèvement kilométrique, mais ils s'élèvent actuellement à zéro. Techniquelement, le système est prêt. Si l'objectif est, à terme, de tenir compte de ces deux paramètres, il a été décidé, dans un premier temps, de préserver la simplicité du système et de calculer le coût par kilomètre en fonction du poids du véhicule, de sa classe d'émission et de la route empruntée.

Instaurer un prélèvement kilométrique plus intelligent ne se fera sans doute plus sous cette législature. Le secteur a besoin de stabilité et de sécurité juridique. Introduire d'importantes modifications in extremis, avec le risque que l'an prochain, les nouveaux gouvernements introduisent d'autres règles et tarifs, ne me semble pas judicieux.

Quant aux nouveaux prestataires de services, le système de péage mis en place par Viapass est le premier système de positionnement par satellite (Global navigation satellite system - GNSS) en Europe qui accepte d'autres fournisseurs dès sa mise en œuvre.

Hormis Satellic, la coentreprise belge qui réunit T-Systems et Strabag pour constituer le premier single service provider, Axxès, Eurotoll, Telepass et Total opèrent également déjà sur le territoire belge. Toll4Europe et W.A.G. Payment Solutions suivront dans le courant de cette année.

Enfin, comme demandé, voici quelques données chiffrées : au 30 avril dernier, près de 3,2 millions d'euros de prélèvements ont été effectivement perçus pour Bruxelles sur les 11 millions prévus au budget régional. Quant au nouveau système d'amendes proportionnelles, il devrait rapporter

*berekening van de kilometerheffing maar staan voorlopig op nul. Technisch gezien is het systeem er klaar voor maar in de beginfase werd beslist om het systeem eenvoudig te houden en de kostprijs per kilometer te berekenen.*

*De invoering van een slimmere kilometerheffing zal vermoedelijk niet meer voor deze legislatuur zijn. Op de valreep nog grote wijzigingen doorvoeren, met het risico dat volgend jaar de nieuwe beleidsverantwoordelijken weer andere regels en tarieven invoeren, lijkt me weinig aangewezen.*

*Het tolheffingssysteem dat Viapass heeft uitgewerkt, is het eerste Global Navigation Satellite System (GNSS) in Europa dat van meet af aan andere dienstverleners toelaat.*

*Naast Satellic, een Belgisch bedrijf bestaande uit T-systems en Strabag, zijn Axxès, Eurotoll, Telepass en Total actief op het Belgische grondgebied? Toll4Europe en W.A.G. Payment Systems volgen nog dit jaar.*

*Op 30 april was er voor Brussel al 3,2 miljoen euro kilometerheffing geïnd van de 11 miljoen die in de gewestbegroting zijn ingeschreven. Via het nieuwe proportionele boetesysteem wordt dit jaar een inkomen van 730.000 euro verwacht. De begroting is dus zeker realistisch. Tijdens het eerste kwartaal van 2018 werden er 409 boetes uitgeschreven waarvan er 44 werden geannuleerd. De daling van het aantal boetes en klachten geeft aan dat het systeem goed werkt.*

*(verder in het Nederlands)*

Ik kan u dus geruststellen dat het systeem van de kilometerheffing op kruissnelheid zit. Natuurlijk kunnen we naderhand nog kiezen voor bijkomende slimme opties of voor een uitbreiding om het systeem nog meer sturend te maken.

quelque 730.000 euros cette année. L'objectif des onze millions d'euros devrait donc pouvoir être atteint.

Lors du premier trimestre de 2018, 409 amendes ont été enregistrées selon le nouveau système d'amendes proportionnelles, dont 44 ont été annulées. La diminution du nombre d'amendes envoyées et du nombre de plaintes reçues démontre que le système fonctionne bien.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le système du prélèvement kilométrique a pris son rythme de croisière, même si nous pouvons encore opter pour des éléments complémentaires ou pour un élargissement de manière à le rendre plus contraignant.*

**M. le président.**- La parole est à M. de Clippele.

**M. Olivier de Clippele (MR).**- Il faudra effectivement définir des priorités. Comme vous le précisez très justement, la question ne concerne pas uniquement la congestion du trafic, mais aussi la qualité de vie des habitants. Comme vous le soulignez, il ne suffit pas d'indiquer un itinéraire alternatif, car les habitants qui résident dans des zones moins fréquentées seraient submergés par des véhicules lourds retenant cette option afin de payer moins de taxes.

S'il y a lieu de se réjouir d'avoir obtenu cet accord assez exceptionnel, qui a fait l'unanimité auprès des neuf ministres, vous signalez cependant que l'un d'entre eux n'était pas présent au stade suivant des négociations.

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- Sous la législature flamande précédente, l'Open Vld n'était pas représenté dans la majorité. Aujourd'hui, même s'il a rejoint la majorité, il a été décidé que le conseil d'administration de Viapass conserverait les mêmes membres pour ne pas briser la continuité. C'est pourquoi le ministre des Finances flamand n'y siège pas.

**M. Olivier de Clippele (MR).**- Il n'y a donc pas

**De voorzitter.**- De heer de Clippele heeft het woord.

**De heer Olivier de Clippele (MR) (in het Frans).**- *U moet inderdaad prioriteiten stellen. Het volstaat niet om alternatieve routes aan te geven, als u de levenskwaliteit van de Brusselaars wilt vrijwaren.*

*Voorts ben ik verheugd over het unanieme akkoord tussen de negen ministers. Maar naar verluidt zou een van hen niet aan de volgende onderhandelingen deelnemen?*

**De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).**- *Er werd beslist om de samenstelling van de raad van bestuur niet te wijzigen ten opzichte van de vorige legislatuur, toen de Open Vld er geen deel van uitmaakte.*

**De heer Olivier de Clippele (MR) (in het**

de mauvaise volonté ?

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- Non.

**M. Olivier de Clippele (MR).**- La taxation comprend une clause de limite minimum de tonnage. Des petits véhicules seraient-ils utilisés pour échapper à cette taxe ? Ce serait regrettable, car plusieurs petits véhicules peuvent engorger davantage nos routes qu'un gros.

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- Il est difficile de déterminer les diverses conséquences de certaines nouveautés. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais nous constatons effectivement une augmentation du parc des petites camionnettes. Cela pourrait résulter de la mise en place du kilomètre payant, mais c'est surtout dû à la croissance phénoménale du commerce électronique avec des transporteurs de petits paquets de plus en plus nombreux, aux déplacements de plus en plus fréquents. Le commerce en ligne est en plein essor et avec lui, c'est une toute nouvelle économie qui prend place.

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

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Vous estimez que Viapass est un bel exemple de collaboration entre les trois Régions et vous espérez que cela puisse servir d'exemple pour rendre la fiscalité automobile plus verte. Cependant, en Région flamande, tout est déjà décidé. Il n'y a donc plus grand-chose à négocier.*

**M. Guy Vanhengel, ministre** (en néerlandais).- *La Flandre a pris des décisions pour rendre la fiscalité automobile plus verte, mais lorsque mes collègues flamands prendront connaissance du contenu de notre rapport d'expertise, ils comprendront ce que peut vraiment signifier rendre la fiscalité automobile plus verte.*

*Nous en avons déjà débattu, mais à mon sens et d'après les experts, les mesures flamandes ont peu d'effets. Nous sommes parvenus à une manière directive de travailler. Nous devons la promouvoir et j'espère que la Flandre fera preuve de la même*

*Frans).*- *Er is dus geen sprake van slechte wil.*

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

**De heer Olivier de Clippele (MR)** (in het Frans).- *Het zou jammer zijn als men vaker kleinere vrachtwagens zou inzetten om de kilometerheffing te omzeilen.*

**De heer Guy Vanhengel, minister** (in het Frans).- *Inderdaad, maar het is moeilijk om de gevolgen vooraf in te schatten. Hoe dan ook constateren wij een toename van het aantal bestelwagens, maar dat komt door het succes van de e-commerce.*

**De voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord.

**De heer Paul Delva (CD&V).**- U noemde Viapass een mooi voorbeeld van samenwerking tussen de drie gewesten. U hoopte ook dat het een voorbeeld mocht zijn voor een goede verstandhouding over de vergroening van de autofiscaliteit, maar in het Vlaams Gewest is alles al beslist. Daar valt dus niet veel meer over te onderhandelen.

**De heer Guy Vanhengel, minister.**- Vlaanderen heeft beslissingen genomen over de vergroening van de autofiscaliteit, maar als mijn Vlaamse collega's kennismeten van wat in ons expertiseverslag staat, zullen ze pas begrijpen wat de vergroening van de verkeersfiscaliteit in het echt zou kunnen betekenen.

We hebben daar al debatten over gevoerd, maar volgens mij en volgens de experts hebben de Vlaamse maatregelen weinig invloed. Wat wij nu hebben klaargestoomd, is een manier om echt sturend te werken. Dat moeten we promoten en ik

*ouverture que nous dans le cadre de Viapass.*

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Bruxelles ferait fonction de guide en matière de fiscalité automobile verte ?*

**M. Guy Vanhengel, ministre** (en néerlandais).- *Je ne le formulerais pas ainsi. Avec Viapass, la Flandre a été pionnière. Nous avons suivi et c'est une réussite.*

*Sur le plan de la taxe de circulation verte, au vu de notre situation et de la composition de notre Région, quoi que nous fassions, l'effet est négligeable. Bruxelles a tout intérêt à penser plus loin et c'est ce que nous avons fait. Pourquoi n'inviterions-nous pas les autres Régions à participer ?*

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Onze millions d'euros sont inscrits dans le budget 2018. Vous considérez que ce montant ne doit pas être adapté. En 2017, nous avons eu moins de recettes que prévu et il n'y a pas eu de changement structurel par rapport à l'année passée.*

**M. Guy Vanhengel, ministre** (en néerlandais).- *Ce n'est pas exact. En 2017, nous avions mal estimé le point zéro. En principe, dorénavant, les moyens augmenteront surtout sur la base de l'indexation. Les estimations pour 2018 devaient être exactes.*

**M. Paul Delva (CD&V)** (en néerlandais).- *Vous avez déclaré qu'au cours de la présente législature, la taxe kilométrique intelligente ne serait pas encore introduite. Y a-t-il toutefois des concertations à ce propos avec les autres Régions ou attend-on l'année prochaine ? J'ai l'impression qu'une des Régions ne veut pas participer.*

**M. Guy Vanhengel, ministre** (en néerlandais).- *Je me suis déjà concerté à ce propos avec les trois autres ministres des Finances. Le rapport dont*

hoop dat Vlaanderen dezelfde openheid aan de dag zal leggen als wij in het geval van Viapass.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- *Zou Brussel dan fungeren als een soort 'gidsgewest' inzake de vergroening van de autofiscaliteit?*

**De heer Guy Vanhengel, minister**.- *Zo zou ik het nu ook weer niet formuleren, want dat wekt meteen wrevel op. Bij Viapass heeft Vlaanderen duidelijk de kar getrokken. Wij zijn gevuld en het is een succes geworden.*

Op het vlak van de vergroening van de verkeersfiscaliteit zit Brussel in een eerder merkwaardige positie. Wat we ook doen, het effect is verwaarloosbaar in het licht van onze ligging en onze gewestssamenstelling. Brussel heeft er dan ook alle belang bij om verder te denken en dat is wat we nu gedaan hebben. Waarom zouden we de andere gewesten dan niet uitnodigen om mee te doen?

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- *In de begroting 2018 staat er een bedrag van 11 miljoen euro ingeschreven. U gaat ervan uit dat dit bedrag niet moet aangepast worden. In 2017 hebben we echter minder inkomsten ontvangen dan verwacht en eigenlijk is er geen sprake van een structurele verandering tegenover vorig jaar.*

**De heer Guy Vanhengel, minister**.- *Dat klopt niet. De huidige parameters zijn nu wel correct. Het probleem in 2017 was dat we het nulpunt verkeerd ingeschat hadden, maar daar zijn we nu voorbij. In principe nemen de middelen voortaan toe op basis van de indexatie. De berekeningen voor 2018 zouden dan ook moeten kloppen.*

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- *U gaf aan dat er tijdens deze regeerperiode zeker nog geen slimme kilometerheffing zal worden ingevoerd. Wordt er hierover overlegd met de andere gewesten of ligt de dialoog volledig stil tot volgend jaar? Mijn aanvoelen is dat een van de gewesten daar namelijk niet in meewil.*

**De heer Guy Vanhengel, minister**.- *Daarover heb ik met de drie andere ministers van Financiën reeds overlegd. Het rapport dat we hier over*

*nous discuterons d'ici quelques semaines doit lancer le débat.*

*Les experts proposent un système de taxe kilométrique qui, au besoin, peut être mis en œuvre uniquement en Flandre et à Bruxelles.*

*J'ai essayé de trouver une solution avec les experts, de telle sorte que malgré les obstacles, nous puissions avancer avec un système bien réfléchi. J'espère que sur la base de leur rapport, nous pourrons continuer les discussions.*

*Pour Bruxelles et la Communauté métropolitaine de Bruxelles, un bon système de taxe kilométrique est vital. Dans notre contexte institutionnel complexe, je continue à chercher une manière de le réaliser.*

*- Les incidents sont clos.*

## **INTERPELLATION DE M. ALAIN MARON**

**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 révision des revenus cadastraux".**

**M. le président.-** La parole est à M. Maron.

**M. Alain Maron (Ecolo).-** J'ai déposé cette interpellation à la suite d'un article paru dans la presse le 18 avril dernier qui signale une récente injonction faite à la Belgique par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) de modifier l'imposition sur les habitations. C'est donc le revenu cadastral - inchangé depuis quarante ans - qui est en cause. C'est un sujet sur lequel nous revenons régulièrement. Vous avez même un jour

enkele weken bespreken, moet daarover trouwens een debat op gang brengen.

De experts stellen een systeem van kilometerheffing voor dat, indien gewenst, in Vlaanderen en Brussel kan worden ingevoerd en niet in Wallonië, terwijl er toch een eengemaakte systeem tot stand komt.

Ik heb getracht om samen met de experten een oplossing te vinden, zodat we ondanks de hindernissen toch kunnen doorgaan met een waldoordacht systeem. Ik hoop dan ook dat we de besprekingen op basis van hun rapport kunnen voortzetten.

Voor Brussel en de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel is een goed systeem voor de kilometerheffing van levensbelang. Ik blijf dan ook, binnen de complexe institutionele context waarbinnen we ons bevinden, zoeken naar een mogelijkheid om dat uit te werken.

*- De incidenten zijn gesloten.*

## **INTERPELLATIE VAN DE HEER ALAIN MARON**

**TOT DE HEER GUY VANHENGEL,  
MINISTER VAN DE BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE  
REGERING,  
BELAST MET FINANCIËN,  
BEGROTING,  
BETREKKINGEN EN EXTERNE  
ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,**

**betreffende "de herziening van het kadastrale inkomen".**

**De voorzitter.-** De heer Maron heeft het woord.

**De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).-** Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft België aangemaand het kadastraal inkomen te herzien, zo las ik op 18 april in de pers. Al veertig jaar is het kadastraal inkomen niet herzien. U heeft eens gezegd dat geen enkele minister zo gek zou zijn om het kadastraal inkomen te herzien. En

fait remarquer, M. le ministre, qu'aucun ministre ne serait assez fou pour revoir le revenu cadastral. Et vous aviez raison.

*(Remarques de M. Cerexhe)*

Le revenu cadastral ne relève pas des compétences régionales, M. Cerexhe, mais bien fédérales. Peut-être voyez-vous déjà Ecolo au gouvernement fédéral ? Depuis que nous sommes taxés de "populistes", toutes les portes nous sont ouvertes !

*(Sourires)*

La Belgique est le seul pays de l'Union européenne à encore taxer les habitations sur la base d'un revenu cadastral théorique qui représente la valeur locative estimée et non réelle. La Cour des comptes, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et Eurostat ont d'ailleurs déjà condamné ce manquement à maintes reprises.

Dans un dernier arrêt rendu à ce sujet, la CJUE non seulement condamne la Belgique, mais prévoit également de lui infliger des amendes ou des astreintes en cas de non-respect de la décision.

Une révision du revenu cadastral aurait, bien entendu, des conséquences importantes pour l'État fédéral, notamment dans le calcul de l'impôt des personnes physiques (IPP), mais aussi pour les Régions. En effet, ces dernières utilisent le revenu cadastral comme base imposable. Toutefois, elles pourraient utiliser une autre donnée sans attendre une modification du revenu cadastral.

J'aurais voulu faire le point sur cette question. Je le regrette si vous l'avez fait il y a quelques mois déjà.

De quelles informations disposez-vous sur la position de la Belgique face à cette condamnation au niveau européen ? Qu'envisage la Région bruxelloise ?

Quels sont les échos émanant des communes ? D'autres pistes sont-elles envisagées pour le calcul du précompte immobilier (PI), qui permettraient à la Région bruxelloise de ne plus se reposer sur le revenu cadastral comme base imposable ?

*u had gelijk.*

*(Opmerkingen van de heer Cerexhe)*

*Het kadastraal inkomen is een federale bevoegdheid. Misschien denkt u dat Ecolo al in de federale regering zetelt? Nu we als 'populisten' worden bestempeld, gaan alle deuren voor ons open!*

*(Vrolijkheid)*

*Als enig land in de EU belast België woningen op basis van een theoretisch kadastraal inkomen, met name de geschatte en niet de reële huurwaarde. Het Rekenhof, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en Eurostat hebben dat al vaker aan de kaak gesteld. Het Hof van Justitie van de Europese Unie dreigt met boetes of dwangsommen als België niets doet.*

*Op federaal niveau heeft de herziening gevolgen voor de berekening van de personenbelasting (PB). Maar ook voor de gewesten verandert er wat, want zij gebruiken het kadastraal inkomen als belastinggrondslag. Ze zouden echter een andere grondslag kunnen kiezen. Ze hoeven niet op een herziening van het kadastraal inkomen te wachten.*

*Hoe staat België tegenover de Europese aanmaning? Wat is het Brussels Gewest van plan? Wat is het standpunt van de gemeenten? Wordt er gedacht aan andere manieren om de onroerende voorheffing te berekenen?*

### *Discussion*

**M. le président.**- La parole est à M. De Bock.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Les remontrances de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et la future condamnation de la Belgique constituent un sujet qui, loin d'être neuf, anime assez souvent cette commission. Vous nous avez appris pas mal de choses à ce propos la semaine dernière ou celle d'avant, au sujet du groupe de travail en charge des relevés de matrices globales et du croisement de ces éléments avec les données fédérales.

Il importe de souligner deux éléments : l'élaboration d'un système transparent, juste et compréhensible pour tout le monde, qui offre une sécurité juridique. Dans le système actuel, qui a été indexé, les personnes ayant acquis un bien plus ou moins récent - après les années 80 - paient des revenus cadastraux très élevés, peut-être même trop élevés. Par contre, ceux qui ont acquis avant 1980 un bien pour lequel il n'y a jamais eu de permis d'urbanisme et de modification d'urbanisme importante, mais qui a malgré tout été actualisé et se vend très cher sur le marché, paient un revenu cadastral moins élevé.

On ne peut pas accepter ce genre de schéma, selon lequel des biens qui se vendent plusieurs millions d'euros ont des précomptes immobiliers ridicules et, de l'autre côté, des biens qui se vendent 400.000 ou 500.000 euros et dont le précompte s'élève à 6.000 euros. Il ne s'agit pas d'une situation qui varie selon la commune, mais plutôt d'un problème d'ancienneté du bâti, de bâtiments pour lesquels il n'y a pas eu de rénovation déclarée ou de changement réel d'affectation, et qui sont donc passés entre les mailles du filet.

Face à cela, nous avons les bâtiments dont le revenu cadastral est établi et n'a plus rien à voir avec une valeur locative, à tel point que si nous calculons au prorata le nombre de mètres carrés ou le chiffre du précompte par rapport à son chiffre de vente, nous nous retrouvons face à des différences de l'ordre de 1 à 20 pour certains biens immobiliers.

Cela pose la question de l'équité de l'impôt, sujet

### *Bespreking*

**De voorzitter.**- De heer De Bock heeft het woord.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).**- Dit thema komt regelmatig in deze commissie aan bod. De laatste weken zijn we meer te weten gekomen over de werkgroep die een overzicht moet maken van de kadastrale leggers en die gegevens moet vergelijken met die van de federale overheid.

We moeten een transparant en eerlijk systeem uitwerken dat begrijpelijk is voor iedereen en rechtszekerheid biedt. In het huidige systeem zijn er immers te veel en niet te rechtvaardigen verschillen, bijvoorbeeld tussen personen die hun woning voor en na de jaren tachtig kochten.

De grote verschillen hangen niet zozeer af van de gemeenten waarin de woningen gelegen zijn, maar eerder van de ouderdom van de gebouwen. Voor oudere gebouwen waarvan geen renovatie aan de gemeente is meegedeeld en waarvan de bestemming niet gewijzigd is, ligt de onroerende voorheffing veel lager.

Er zijn dan ook gebouwen waarvan het kadastraal inkomen helemaal niet meer in verhouding staat tot de huurwaarde. Is de belasting dan wel rechtvaardig? Ze vormt een van de belangrijkste inkomsten van zowel het gewest als de gemeenten. 80% van de onroerende voorheffing vloeit naar de gemeenten terug. Sommige hebben alvast een eerste aanzet gegeven om het kadastraal inkomen te herzien. Daarnaast heeft de onroerende voorheffing ook een impact op de PB.

We hebben in feite twee opties. Ten eerste zouden we de federale overheid kunnen volgen en het kadastraal inkomen berekenen op basis van de reële huurwaarde. Zo zou een eenvormig systeem voor heel België tot stand komen. We beschikken over alsmaar nauwkeurigere gegevens, aangezien instellingen en vastgoedmakelaars voor elke woning de huurwaarde heel precies kunnen berekenen. Op die manier zou het kadastraal inkomen ook een instrument zijn om de heropleving of achteruitgang van een wijk aan te geven.

difficile car cet impôt constitue une des recettes les plus importantes pour notre Région, mais aussi pour les communes : 80% du précompte immobilier sont ristournés globalement aux communes. Ce sont donc les communes qui sont les plus intéressées, et certaines ont entamé un travail d'actualisation des caractéristiques de confort afin d'ajuster et, à tout le moins, d'actualiser les revenus cadastraux.

M. Maron le rappelait : cela influe aussi sur l'impôt des personnes physiques (IPP).

Il existe donc deux possibilités dont la première consiste à suivre l'autorité fédérale, pour adopter un autre calcul à l'échelle du pays, harmonisé, calqué sur la valeur locative. C'est tout à fait possible depuis qu'on enregistre les baux. Les instituts, agents immobiliers ou autres peuvent vous dire, à la rue près, les prix de location du quartier au mètre carré pour tel ou tel bien. Nous disposons donc de données de plus en plus pertinentes, objectivées, ajustées au coût de la vie. Les pouvoirs publics ont, il est vrai, fait aussi énormément d'investissements dans certains quartiers, qui ont permis des revitalisations urbaines et les mètres carrés s'y arrachent à prix fou. À l'inverse, il y a des quartiers qui valent aujourd'hui moins cher que des quartiers historiques. Il est tout à fait logique de pouvoir actualiser tout cela.

On peut donc opter pour une nouvelle manière de calculer, comme suggéré par les spécialistes du groupe d'experts fiscaux. Nous ne sommes pas compétents pour changer le revenu cadastral, mais nous pourrions très bien le ramener à zéro, puisque ce sont des centimes additionnels, et prendre une autre base de taxation, comme les mètres carrés. Mais nous ne pouvons pas utiliser la même formule ; il faut trouver un autre moyen. Cela pourrait être un prorata de la valeur vénale, ou du mètre carré consacré à l'habitation...

En tout cas, nous pourrions travailler à élaborer notre propre modèle. Je ne dis pas que c'est ce qu'il faut faire, mais cela mérite réflexion, et aussi une sécurité juridique, car on ne peut pas changer tout cela du jour au lendemain. J'avais formulé une proposition en ce sens, qui consistait à vérifier à chaque transaction - achat, succession, donation -, à l'occasion de la pose de cet acte juridique, si le

*Daar is dan wel een nieuwe berekening voor nodig en dat is ook wat de fiscale experts hebben aanbevolen. We zijn niet bevoegd om het kadastraal inkomen te wijzigen, maar aangezien het om opcentiemen gaat, kunnen we die wel tot nul reduceren en een andere belastinggrondslag kiezen. We zouden dan criteria kunnen hanteren zoals de verkoopwaarde of het aantal vierkante meter. Ik zeg niet dat we het moeten doen, maar het is wel degelijk mogelijk om een eigen systeem uit te werken.*

*Het is in elk geval belangrijk om de aanpassing niet te bruusk door te voeren. Ik had voorgesteld om bij elke vastgoedtransactie na te gaan of het kadastraal inkomen wel in overeenstemming is met die van de buurt. Zo zouden eigenaars geen brute omslag moeten vrezen.*

*Voorts vind ik dat we de federale regering moeten vragen om een bovenlimiet vast te stellen en het kadastraal inkomen bijvoorbeeld tot twee maanden huur te beperken. Nu legt ze immers vaak een heel hoog bedrag op en wacht dan af of de burger dat voor de rechter aanvecht. Als hij dat doet, wordt hij doorgaans in het gelijk gesteld, terwijl burgers die geen beroep aantekenen of de mogelijkheid niet hebben om die erg lange procedure tot het einde vol te houden, vaak een buitensporig kadastraal inkomen betalen.*

*We moeten de bestaande discrepantie wegwerken tussen steden en gewesten, maar ook tussen oude en nieuwe gebouwen.*

revenu cadastral était en rapport avec ceux du quartier. Cela permettrait à celles et ceux qui vivent dans leur bien de ne pas avoir à craindre une révision brutale.

J'ai une autre proposition : le plafonnement du revenu cadastral. J'en parle tous azimuts car c'est le pouvoir fédéral qui est actuellement compétent pour son établissement. Il tape souvent très haut en attendant un recours éventuel du contribuable, à l'amiable ou devant le tribunal – qui souvent donne raison au citoyen. Ainsi, ceux qui se battent – et la procédure est longue – ont souvent gain de cause et ceux qui abandonnent paient un revenu cadastral démesuré.

Ainsi, ne faudrait-il pas demander au pouvoir fédéral de plafonner le revenu cadastral, par exemple sur deux mois de loyers réels, pour éviter qu'il ne ponctionne trop certains, et de manière inégalitaire ? Une règle harmonisée est nécessaire pour supprimer les différences entre les villes, les Régions ou selon l'ancienneté du logement.

**M. le président.**- La parole est à M. Ouriaghli.

**M. Mohamed Ouriaghli (PS).**- Le 7 mai dernier, Mme El Yousfi vous interrogeait sur la réforme fiscale, l'actualisation du revenu cadastral et les synergies entre niveaux de pouvoir dans ce domaine. Vous nous aviez signalé que plusieurs groupes de travail administratifs avaient été mis en place.

Un premier projet vise "à fournir aux communes l'accès aux données les plus actualisées par l'intermédiaire du service Consultimmo de l'Administration générale de la documentation patrimoniale (AGDP)". L'accès vient s'ajouter à l'application URBAIN, qui ne fournit que la situation du cadastre au 1er janvier. Consultimmo offrira aux communes bruxelloises toutes les informations cadastrales nécessaires à l'exercice de leurs compétences pour identifier une propriété et les droits réels sur un bien immeuble, la situation du bien, sa nature cadastrale, ses caractéristiques de construction, son prix de vente ainsi que la superficie de la parcelle cadastrale et ses transferts de propriété. Il s'agit d'un vaste chantier qui permettra de transmettre des

**De voorzitter.**- De heer Ouriaghli heeft het woord.

**De heer Mohamed Ouriaghli (PS) (in het Frans).**- Toen mevrouw El Yousfi u op 7 mei vragen stelde over de belastinghervorming en de herziening van het kadastraal inkomen, zei u dat verschillende werkgroepen zich over het onderwerp bogen.

Een eerste project dat in de steigers staat, is de webservice Consultimmo van de Algemene Administratie voor de Patrimoniumdocumentatie (AAP). Die moet de gemeenten de meest actuele kadastrale informatie over Brusselse panden bieden: huidige en vorige eigenaren, staat van het pand, specifieke kenmerken, verkoopprijs, oppervlakte van het perceel enzovoort. Wanneer zal dat project op poten staan? Wat is de timing?

Een tweede werkgroep wil een optimale gegevensuitwisseling verzekeren tussen de FOD Financiën en de gewesten. De werkgroep coördineert de kwaliteitsbewaking van de gegevens en de uitwisseling van gegevens met andere Europese lidstaten.

informations très utiles.

Quand ce projet sera-t-il finalisé ? Quel est le calendrier prévu ?

Un second groupe de travail sur le précompte immobilier veille au bon déroulement de l'échange d'informations patrimoniales entre le SPF Finances et les Régions. Il coordonne le suivi de la qualité des données nécessaires à la gestion du service du précompte immobilier et l'échange des documentations patrimoniales avec les autres États européens.

Quand pourrons-nous disposer des conclusions de ces différents groupes de travail ?

**M. le président.**- La parole est à M. de Clippele.

**M. Olivier de Clippele (MR).**- Je rappelle que la dernière péréquation a été effectuée sur la base de la situation au 1er janvier 1975. Il est tout à fait anormal qu'il n'y ait pas de péréquation tous les dix ans comme la loi l'impose. On pourrait d'ailleurs se demander s'il n'existe pas, au fil du temps, une certaine illégalité à percevoir ces impôts, dès lors que la base n'est pas revue conformément à ce que prévoit la loi.

Vous connaissez tous l'adage : "Old taxes are good taxes". Cet adage se vérifie en matière de fiscalité. C'est ainsi que notre pays pratique des droits d'enregistrement parmi les plus élevés. Notre Région a adopté une réforme assez courageuse en la matière. Néanmoins, cet impôt est payé parce qu'il est considéré comme inclus dans la valorisation de l'achat.

En matière de précompte immobilier (PI) et de revenus cadastraux, on voit bien que les contribuables se disent que ce PI a toujours existé, qu'ils doivent le payer, qu'ils paient un montant de plus en plus élevé et qu'ils ne peuvent rien y faire. Je vous rappelle qu'en 1989, une loi fédérale a interdit la répercussion du précompte immobilier à charge du locataire. Cela a entraîné un alourdissement de la fiscalité puisque la plupart des baux, certainement à Bruxelles, prévoyaient que, lorsque le PI était enrôlé, le bailleur adressait la note au locataire qui payait le précompte pour

*Wanneer zullen de werkgroepen hun resultaten bekendmaken?*

**De voorzitter.**- De heer de Clippele heeft het woord.

**De heer Olivier de Clippele (MR) (in het Frans).**- *De laatste perequatie was gebaseerd op de toestand van 1 januari 1975. Het is niet normaal dat de perequatie niet om de tien jaar gebeurt, zoals de wet voorschrijft. Je kunt jezelf afvragen of we momenteel geen illegale belastingen heffen.*

*Het adagium "Old taxes are good taxes" is van toepassing in België, want wij hebben erg hoge registratierechten, al heeft het gewest een vrij ambitieuze hervorming doorgevoerd.*

*De belastingbetalen beschouwt de onroerende voorheffing als iets wat altijd heeft bestaan en waarvoor hij jaar na jaar meer geld moet ophoesten. In 1989 verbood een federale wet het doorrekenen van de onroerende voorheffing aan de huurder. Dat leidde tot een hogere belastingdruk, want tot dan voorzag het merendeel van de Brusselse huurcontracten in het doorrekenen van het kadastraal inkomen aan de huurder.*

*In 1993 werd de verrekening van de onroerende voorheffing geschrapt. De term voorheffing staat voor een voorschot op de belasting. Tussen 1979-1980 (de periode van de laatste perequatie) en 1993 zag de belastingbetalen de voorheffing die hij aan de gemeente, de provincie en eventueel het gewest had betaald, vervolgens verrekend in de*

financer les services de la commune dans laquelle il vivait.

En 1993, on a supprimé l'imputation du PI. Précompte signifie avance sur l'impôt, et lorsqu'on calculait l'impôt final entre 1979-1980 (lors de la dernière péréquation) et 1993, les contribuables voyaient imputer l'impôt qu'ils avaient payé à la commune, à la province et, très accessoirement, à la Région, sur l'impôt fédéral dont ils étaient redevables.

Cela signifie que, depuis l'application du fameux plan global permettant de répondre aux critères du pacte de convergence, les propriétaires-bailleurs paient à la fois un impôt appelé précompte immobilier et un impôt sur le revenu, lequel revenu est calculé forfaitairement sur la base du revenu cadastral. Depuis 1993, le revenu cadastral a été augmenté forfaitairement de 25% et ensuite de 15%, hausses à laquelle s'ajoute l'indexation annuelle. Nous en sommes actuellement à 78,63%.

Aussi, lorsque M. Maron, dans son texte initial, nous dit que, selon les experts, les revenus cadastraux devraient être augmentés de trois à quatre fois, il a probablement raison. Il faut savoir que le bailleur qui donne en location un logement à Bruxelles est soumis à une augmentation de 3,78% et ce, sans tenir compte de la répercussion du précompte immobilier. En d'autres termes, si nous partons d'une base normale et logique, les revenus cadastraux seraient de trois à quatre fois supérieurs, mais la taxation resterait totalement inchangée.

Il faudrait donc revoir les centimes additionnels, sans parler de la mesure consistant à répercuter le précompte immobilier sur le locataire. Certains élus locaux préfèrent augmenter le PI et diminuer les centimes additionnels à l'IPP car ils ont plus d'électeurs locataires, mais ils oublient que des collègues de leur parti siègent dans la commune voisine où habite le propriétaire qui met ces biens en location. Mais c'est un autre débat.

L'évolution des revenus cadastraux crée une discrimination. Les exemples cités par M. De Bock sont réels. Lors de la péréquation, le grand chic était d'avoir une villa. Aujourd'hui, leur location est difficile et les loyers perçus ne couvrent souvent pas le tiers du PI. La fiscalité de

fédérale belasting.

Dat betekent dat eigenaars-verhuurders sinds de toepassing van het beruchte globaal plan enerzijds een onroerende voorheffing en anderzijds een belasting op het inkomen betalen, die op basis van het kadastraal inkomen berekend is. In 1993 werd het kadastraal inkomen forfaitair met 25% verhoogd en vervolgens nog eens met 15%, bovenop de jaarlijkse indexering. Alles bij elkaar bedraagt de verhoging nu 78,62%.

De heer Maron stelde in zijn initiële tekst dat de kadastrale inkomens volgens experts aan een verdrievoudiging toe zijn. Waarschijnlijk had hij gelijk. Iemand die in Brussel een woning verhuurt, wordt geconfronteerd met een verhoging van 3,78%. Als we van een normale en logische basis zouden uitgaan, zouden de kadastrale inkomens drie- tot viermaal hoger liggen, maar bleef de belasting dezelfde.

We zouden dan ook de opcentiemen moeten herzien. En dan hebben we het nog niet over de doorrekenening van de onroerende voorheffing aan de huurders.

De huidige situatie leidt tot discriminatie. De voorbeelden die collega De Bock aanhaalde, zijn reëel. Ten tijde van de perequatie was een villa iets waaraan je prestige ontleende. Vandaag geraken die villa's nauwelijks verhuurd, waardoor de huurinkomsten vaak lager liggen dan een derde van de onroerende voorheffing. De belasting overtreft in zo'n geval dus ruimschoots de reële inkomsten.

De federale overheid belast de reële huurinkomsten uit professionele huurcontracten. De federale wetgeving bepaalt echter dat indien de huurprijs lager is dan de jaarlijks geïndexeerde som van het kadastraal inkomen plus 40%, de belasting toch op het kadastraal inkomen wordt berekend. Als de huurder in de problemen komt of failliet gaat, moet de verhuurder toch nog een belasting betalen. Die wordt berekend op grond van het met 40% verhoogde, geïndexeerde kadastraal inkomen.

Een van de geopperde mogelijkheden is een belasting op basis van de vastgoedwaarde per

ces propriétaires est donc largement supérieure au revenu réel du bien si l'on déduit l'assurance et les frais courants, sans même compter l'amortissement du bâtiment, des frais d'achat, de donation ou de succession.

En ce qui concerne la taxation des loyers réels, elle existe bel et bien au niveau de l'État fédéral pour les baux professionnels. Toutefois, la loi fédérale prévoit que, si le loyer est inférieur au revenu cadastral augmenté de 40% et le tout indexé annuellement, la taxation se base à nouveau sur le revenu cadastral. Dès lors, si le locataire rencontre des difficultés de paiement ou a déposé le bilan, le bailleur devra néanmoins payer l'impôt calculé à partir du revenu cadastral augmenté de 40% et indexé.

L'une des pistes avancées consisterait en une taxation basée sur la valeur de l'immeuble au mètre carré. Cependant, une telle solution pénaliserait le propriétaire d'une petite habitation construite sur un grand terrain et créerait d'énormes difficultés, notamment sociales, en raison des grandes différences de prix des terrains d'une commune à une autre. Or, les prix des loyers en Région bruxelloise varient très peu et sont généralement compris entre 600 et 800 euros. Nous ne cherchons pas à taxer le capital, mais à taxer le revenu qu'en retire celui qui investit. En effet, dans les pays où le capital est taxé, on a observé un désinvestissement dans l'immobilier. Une augmentation de la taxation des bailleurs ne serait donc pas bénéfique aux locataires.

Aussi, si vous voulez un marché réel et vivant, comme c'est le cas à Bruxelles, vous procédez comme le ministre Geens l'a fait en 1979-1980 : il a opté pour une péréquation très forte en se disant que le contribuable avait deux mois pour introduire une réclamation. Les plus malins ont effectivement réclamé, mais la grande majorité ne l'a pas fait. Bruxelles a néanmoins enregistré 100.000 réclamations, ce qui a littéralement cassé l'investissement et nous a plongés dans une période de récession. Chacun sait qu'en Belgique comme partout dans le monde, quand l'immobilier va bien, l'économie se porte bien également. Inversement, lorsque l'immobilier va mal, l'économie ne fonctionne plus.

*vierkante meter. Een eigenaar van een kleine woonst op een groot terrein zou daardoor echter buitensporig worden belast doordat de grondprijzen sterk verschillen van gemeente tot gemeente. De huurprijzen in Brussel liggen veelal tussen 600 en 800 euro en variëren dus veel minder sterk. We willen geen vermogensbelasting, maar een belasting op inkomsten uit investeringen. In landen die vermogensbelasting heffen, wordt er immers minder geïnvesteerd in vastgoed. Een verhoging van de belasting voor verhuurders zou dan ook nadelig zijn voor huurders.*

*Als we een levendige huizenmarkt zoals in Brussel in stand willen houden, moeten we hetzelfde doen als voormalig federaal minister Gaston Geens in 1979-1980: een ingrijpende aanpassing van de kadastrale inkomens, waarbij de belastingplichtigen twee maanden kregen om bezwaar in te dienen. De overgrote meerderheid deed dat niet, maar in Brussel waren er toch 100.000 bezwaren, wat letterlijk tot een periode van recessie leidde. Het is een ijzeren regel: als het goed gaat met de vastgoedmarkt, gaat het goed met de hele economie.*

**M. le président.**- Je ne comprends pas pourquoi on ne taxe pas les revenus réels, avec déduction éventuelle des frais d'investissements qui contribuent au confort et à la rénovation des bâtiments.

**M. Olivier de Clippele (MR).**- Si l'on taxe les revenus réels, il conviendrait de supprimer les revenus cadastraux, et je ne suis pas certain que vos collègues bourgmestres approuveraient cette mesure !

**M. le président.**- Il faudrait, bien entendu, prévoir un système de compensation, mais cela permettrait de faire apparaître la transparence même du marché.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- C'est pour cela qu'il serait intéressant d'introduire un plafonnement, avec un maximum de deux mois de loyer réel, par exemple. En effet, certains paient aujourd'hui trois ou quatre mois de loyer réel quand d'autres paient un demi-mois. Il faut réduire cet écart entre contribuables. M. de Clippele a évoqué le cas des villas qui se louent très mal parce qu'elles ne sont plus adaptées aux critères actuels de recherche d'un bien.

**M. le président.**- Une révision du revenu cadastral permettrait de taxer les revenus réels.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- L'introduction d'une règle de plafonnement du revenu cadastral basée sur le maximum forcerait l'administration fédérale à effectivement appliquer ces tables, qui sont de toute façon mauvaises et anciennes, avec une règle de plafonnement. Cela permettrait de tendre vers une harmonisation.

**M. le président.**- La base de votre formule reste le revenu réel.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Tout à fait, c'est le revenu cadastral. Le raisonnement de M. de Clippele s'inscrit dans cette logique.

J'ai parlé de la valeur vénale du bien : si, par exemple, un mètre carré vaut 10 euros, le précompte vaudra 2.000 euros pour 200m<sup>2</sup>. C'est le principe de notre taxe au m<sup>2</sup> pour les bureaux,

**De voorzitter.**- Waarom worden de reële inkomen niet belast, eventueel met een belastingaftrek voor renovaties?

**De heer Olivier de Clippele (MR) (in het Frans).**- *Als we de reële inkomen belasten, kunnen we het kadastraal inkomen net zo goed afschaffen. Daar zullen uw collega-burgemeesters het niet mee eens zijn!*

**De voorzitter.**- Natuurlijk moet dat ergens gecompenseerd worden. Het zou echter wel bevorderlijk zijn voor de transparantie van de markt.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).**- *Daarom zou het goed zijn om een maximum te bepalen voor de onroerende voorheffing, bijvoorbeeld twee keer de werkelijke maandelijkse huurprijs. Momenteel betalen sommigen veel meer dan anderen. Die kloof moeten we dichten. De heer de Clippele had het over villa's die maar moeilijk verhuurd raken omdat de criteria verouderd zijn.*

**De voorzitter.**- Dankzij een aanpassing van het kadastraal inkomen kunnen we de reële inkomen belasten.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).**- *De invoering van een maximum voor het kadastraal inkomen zou de federale overheid ertoe dwingen om slechte en verouderde cijfers te hanteren. Zo kunnen we echter wel naar een harmonisering streven.*

**De voorzitter.**- Het reële inkomen vormt nog steeds de basis van uw formule.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).**- *De redenering van de heer de Clippele volgt dezelfde logica.*

*Ik had het eerder over de handelswaarde. Als voor een vierkante meter 10 euro voorheffing wordt gehanteerd, bedraagt de voorheffing 2.000 euro voor 200 m<sup>2</sup>. Kantoorruimte wordt volgens dit*

qui pourrait s'appliquer aux logements. Ce n'est peut-être pas la meilleure solution, mais c'est l'une des pistes à explorer.

L'interpellation de M. Maron est intéressante car, même si nous n'avons pas la compétence du revenu cadastral, nous pourrions proposer une autre base de calcul.

Cela vaut la peine d'y réfléchir et de demander au pouvoir fédéral, à partir du moment où cette matière reste imposée à l'impôt des personnes physiques (IPP), d'être transparent et de donner une sécurité juridique lors de l'établissement du revenu cadastral et préalablement à la rénovation d'un bien.

**M. Stefan Cornelis (Open Vld).**- Comment va-t-on plafonner ?

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- C'est très facile. Dans notre Région, 50% des habitants louent, les baux sont enregistrés au niveau fédéral. La matrice est donc connue, il est possible de connaître le prix moyen de location quartier par quartier. En cas de doute, on peut montrer son contrat de location au cadastre.

(*Remarques de M. Cornelis*)

Avec des éléments de référence, le prix moyen des logements est connu pour chaque quartier et c'est déjà une bonne base de travail. De plus, cela permet de gagner en transparence dans l'établissement du cadastre à Bruxelles qui est surévalué par rapport à d'autres provinces.

**M. le président.**- Y a-t-il eu un jour une proposition visant à imposer, à un multipropriétaire notamment, d'adopter un statut de société à partir d'un certain revenu cadastral, et de sortir de celui de personne physique ?

**M. Olivier de Clippele (MR).**- Il ne faut pas changer la loi. L'administration peut l'appliquer dès lors que le propriétaire investit en empruntant. Il investit donc de manière plus active que s'il se contentait d'utiliser son économie. S'il possède plus de dix logements, l'administration pourrait lui

*principe belast. We zouden hetzelfde kunnen doen met woningen.*

*We kunnen een andere berekening van het kadastraal inkomen hanteren, zoals de heer Maron voorstelde, maar het Brussels Gewest is daar niet voor bevoegd.*

*Zolang deze zaak onderworpen blijft aan de personenbelasting, moeten wij bij de federale aandringen op transparantie. Ze moet ook zorgen voor rechtszekerheid bij het vastleggen van het kadastraal inkomen en in geval van renovatie.*

**De heer Stefan Cornelis (Open Vld) (in het Frans).**- Hoe bepalen we het maximum?

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).**- Dat is eenvoudig: op grond van de huurprijs. De helft van de Brusselaars huurt. De huurcontracten worden geregistreerd door de federale overheid. We kennen de gemiddelde huurprijs in elke wijk. In geval van twijfel kunnen huurders hun contract aan het kadaster voorleggen.

(*Opmerkingen van de heer Cornelis*)

*We kennen de gemiddelde huurprijs in elke wijk. Dat vormt een goede basis voor een belasting. Bovendien kunnen we het kadaster zo transparanter maken. Momenteel zijn de kadastrale inkomens in Brussel immers te hoog in vergelijking met elders in het land.*

**De voorzitter.**- Werd er ooit voorgesteld dat eigenaars van meerdere panden verplicht een vennootschap moeten oprichten als het gecombineerde kadastraal inkomen van die panden een bepaald bedrag overschrijdt?

**De heer Olivier de Clippele (MR) (in het Frans).**- We moeten niet aan de wet morrelen. De overheid kan ingrijpen wanneer een eigenaar leent om te investeren in vastgoed in plaats van zijn eigen middelen te gebruiken. Wanneer iemand meer dan tien woningen bezit, kan de overheid hem verplichten om zich te vestigen als

demander de prendre un statut professionnel.

**M. le président.-** Pas à ma connaissance. Je connais quelqu'un qui possède 27 maisons, et toutes sont déclarées en impôt sur les personnes physiques (IPP) !

**M. Olivier de Clippele (MR).-** Il ne faut pas changer la loi pour ce faire. Peut-être en a-t-il hérité ? Si c'est le cas, l'administration ne considérera pas qu'il s'agit de revenus...

**M. le président.-** Il n'empêche que cela ne relève plus d'un revenu normal d'un bon père de famille, mais bien d'une activité commerciale d'un certain niveau.

J'aimerais savoir si l'administration fiscale a souvent imposé le statut de société dans ces cas-là.

**M. Olivier de Clippele (MR).-** Certaines personnes sont poursuivies, mais le critère repose sur l'emprunt.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).-** En revanche, ce ne serait pas avantageux pour les communes. Si l'on oblige un multipropriétaire à se constituer en société, une partie de l'IPP va échapper aux communes. Je ne suis donc pas favorable à l'idée de demander à toutes les personnes qui possèdent plusieurs appartements de créer une société parce que, pour les communes, cela signifie une perte de recettes sur les centimes additionnels à l'IPP. De surcroît, le précompte immobilier est déductible pour les sociétés.

**M. le président.-** On ne peut fonder toute la fiscalité immobilière sur les gains potentiels qu'elle représente pour les recettes des communes ! Il faut alors trouver des systèmes de compensation qui préservent les communes des pertes éventuelles.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).-** Vous n'aurez jamais d'accord avec le gouvernement fédéral là-dessus.

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

*professioneel vastgoedbeheerder.*

**De voorzitter.-** Voor zover ik weet, gebeurt dat niet. Ik ken iemand die 27 woningen bezit, en ze vallen allemaal onder de personenbelasting!

**De heer Olivier de Clippele (MR) (in het Frans).-** Misschien heeft hij er een paar geërfd? Zo ja, dan beschouwt de overheid de inkomsten uit de woningen niet als belastbare beroepsinkomsten.

**De voorzitter.-** Toch gaat het dan niet meer over normale inkomsten, maar over een handelsactiviteit. Heeft de fiscale administratie vaak het vennootschapsstatuut opgelegd?

**De heer Olivier de Clippele (MR) (in het Frans).-** Sommige mensen worden gerechtelijk vervolgd, maar enkel als ze geld lenen om in vastgoed te investeren.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).-** Het zou niet goed zijn voor de gemeenten om eigenaars van meerdere panden te verplichten om zich als professioneel vastgoedbeheerder te vestigen. Zij zouden dan immers minder inkomsten uit de personenbelasting halen. Ik vind het dus geen goed idee om iedereen die meerdere appartementen bezit, te verplichten een vennootschap op te richten. Bovendien is de onroerende voorheffing voor vennootschappen fiscaal aftrekbaar.

**De voorzitter.-** Belastingen op onroerend goed mogen niet volledig gebaseerd worden op de mogelijkheid voor gemeenten om inkomsten te verkrijgen! Als de gemeenten daardoor geld verliezen, moeten ze maar worden gecompenseerd.

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI) (in het Frans).-** U zult het daarover nooit eens worden met de federale regering.

**De voorzitter.-** De heer Vanhengel heeft het

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- En réponse aux questions de nos collègues et du président, je pense que nous avons déjà eu régulièrement au sein de cette commission un débat sur l'absence de péréquation générale des revenus cadastraux. Il s'agit en effet d'un point sensible qui s'est progressivement développé avec le temps, mais pour lequel il n'existe malheureusement pas de solution miracle.

De plus, la répartition des compétences dans ce domaine ne facilite pas les choses. La détermination du revenu cadastral est une compétence du gouvernement fédéral. Cela signifie notamment que les coûts et la charge de travail d'une péréquation générale devraient être supportés par l'échelon fédéral, alors que la mesure affecterait principalement les trois Régions et les différents pouvoirs locaux.

Comme indiqué dans le rapport d'experts sur la réforme fiscale distribué et débattu au sein de cette commission, aucun obstacle légal n'empêche la Région de Bruxelles-Capitale d'introduire sa propre nouvelle taxe sur une matière imposable autre que les revenus de biens immobiliers situés en Belgique, compte tenu de l'autonomie fiscale accordée aux Régions par l'article 170, § 2, de la Constitution. Dans ce cas, la Région doit seulement s'assurer de ne pas taxer des matières déjà imposées par l'État fédéral ou qui font déjà l'objet d'un impôt prévu par la loi spéciale de financement.

Si une nouvelle taxe régionale était introduite, elle ne serait pas considérée comme un "précompte immobilier", tel que visé à l'article 3 de la loi spéciale de financement, et ne pourrait dès lors pas être déductible de l'impôt sur les sociétés. Ce point mérite toute notre attention.

Les coûts inhérents à l'introduction d'une nouvelle base fiscale seraient également entièrement à charge de la Région. Le groupe de travail fiscal s'est même demandé si le jeu en valait la chandelle. En outre, chacun sait qu'une péréquation serait délicate pour la population, dès lors que ses effets sont difficiles à mesurer à l'avance.

woord.

**De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).**- *Dat er geen algemene perequatie van de kadastrale inkomens meer is geweest, is inderdaad een pijnpunt. Helaas bestaat er geen mirakeloplossing. De bevoegdheidsverdeling maakt de zaken er niet gemakkelijker op. Het komt de federale overheid toe het kadastraal inkomen vast te stellen, wat betekent dat ze de kosten en de werklast van een algemene perequatie zou moeten dragen, terwijl vooral de gewesten en de lokale besturen er de gevolgen van zouden voelen.*

*In het expertenrapport stond al dat er voor het gewest geen enkel wettelijk bezwaar is om een eigen nieuwe belasting in te voeren op een andere belastinggrondslag dan de inkomsten uit in België gelegen onroerende goederen. De gewesten hebben die fiscale autonomie dankzij artikel 170, § 2 van de Grondwet. Het gewest moet er dan wel voor opletten dat het geen materie belast die al door de federale staat wordt belast of die het voorwerp uitmaakt van een andere belasting uit de Bijzondere Financieringswet.*

*Zo'n nieuwe gewestbelasting zou niet beschouwd worden als 'onroerende voorheffing' zoals bedoeld in artikel 3 van de Bijzondere Financieringswet. Ze zou dus ook niet aftrekbaar zijn van de vennootschapsbelasting. Dat is een belangrijk aandachtspunt.*

*Ook de kosten inherent aan een dergelijke hervorming zouden volledig door het gewest gedragen worden. De fiscale werkgroep vroeg zich daarom af of het sop de kool wel waard is. Bovendien ligt een perequatie gevoelig bij de burger, omdat je moeilijk van tevoren kunt inschatten hoe ze zal uitvallen.*

*De gemeente Evere levert bijvoorbeeld aanzienlijke inspanningen om het kadastraal inkomen te herzien. Zo werd ik als huiseigenaar in een brief gevraagd naar het comfortpeil van mijn woning. Nadat ik de vragenlijst in eer en geweten had ingevuld, bleek mijn kadastraal inkomen omlaag te gaan.*

*(verder in het Nederlands)*

In feite hadden ze me beter niet gevraagd om het

À titre d'exemple, la commune d'Evere fournit des efforts considérables en vue de réviser les revenus cadastraux. Les propriétaires reçoivent ainsi des courriers leur demandant d'indiquer le confort de leur habitation. Après avoir personnellement rempli ce formulaire en mon âme et conscience, j'ai obtenu une diminution de mon revenu cadastral car je suis propriétaire d'une maison qui était composée de deux appartements, alors que j'y habite seul.

(poursuivant en néerlandais)

*Ils auraient mieux fait de ne pas me demander de remplir le formulaire.*

(Remarques de M. de Clippele)

(poursuivant en français)

L'exercice doit se faire dans sa globalité. Une révision des revenus cadastraux surestimés nécessite donc aussi une révision des revenus cadastraux sous-estimés.

Diverses mesures ont été prises pour améliorer la qualité des revenus cadastraux et les rendre accessibles aux communes.

Pour ce qui concerne la coopération avec les communes bruxelloises, je vous renvoie à ma réponse à l'interpellation de Mme El Yousfi du début du mois.

Vous vous référez également à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 12 avril 2018 où la Commission européenne a fait valoir que la Belgique ne respectait pas les principes de la libre circulation des capitaux. Si un citoyen belge a une deuxième résidence à l'étranger, il est tenu d'indiquer le prix de location ou la valeur réelle du bien à l'impôt des personnes physiques. Dans la plupart des cas, cela se traduit par une base imposable plus élevée que pour une seconde résidence similaire en Belgique. Dans ce dernier cas, le redéuable doit déclarer le revenu cadastral, qui est souvent inférieur à la valeur locative réelle.

Il convient toutefois de souligner que les revenus provenant de biens immobiliers situés à l'étranger ne sont, en principe, pas imposables en vertu de conventions conclues par la Belgique avec d'autres

formulier in te vullen, want ik betaalde vroeger meer. Het ging wel om twee woningen.

(Opmerkingen van de heer de Clippele)

(verder in het Frans)

*We moeten de situatie globaal bekijken. Een herziening van de overschatte kadastrale inkomens (KI's) impliceert immers ook automatisch een herziening van de te laag ingeschaalde KI's. We trachten de kwaliteit van de KI's te verbeteren en de informatie beschikbaar te maken voor de gemeenten.*

*Wat de samenwerking met de Brusselse gemeenten betreft, verwijs ik naar mijn antwoord op de interpellatie van mevrouw El Yousfi van begin deze maand.*

*U verwijst naar het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 12 april, waar de Europese Commissie argumenteerde dat België het vrij verkeer van kapitaal niet naleeft. Een Belg met een tweede verblijf in het buitenland is namelijk verplicht de werkelijke huurprijs of de reële waarde van het onroerend goed aan te geven in zijn belastingaangifte. Meestal resulteert dat in een hogere belastbare basis dan voor een vergelijkbaar tweede verblijf in eigen land. In dat laatste geval geeft de burger immers het KI aan, dat meestal lager is dan de werkelijke huurwaarde.*

*In principe worden inkomensten uit buitenlands onroerend goed niet belast, dankzij verdragen die België met andere landen heeft gesloten. De aangifte van die inkomensten heeft niettemin een invloed, omdat de belastingplichtige door de toepassing van progressievoorbehoud in een hogere schijf belast wordt.*

*Voor het overige blijf ik openstaan voor nieuwe initiatieven, zoals het recente universitaire onderzoeksproject Rethinking Real Estate Taxation (ReTax), dat tot doel heeft econometrische modellen te ontwikkelen om een nieuwe belastinggrondslag voor het KI uit te werken. Daarnaast gaan de onderzoekers van ReTax na of de onroerende voorheffing als beleidsinstrument kan worden gebruikt om inkomensten uit onroerend vermogen te herverdelen*

pays. La déclaration de ces revenus a toutefois un impact par le biais d'une réserve de progressivité, ce qui permet d'appliquer un taux plus élevé aux autres revenus.

Toutefois, cette problématique relève principalement de la compétence fédérale.

Pour ma part, je reste ouvert à de nouvelles initiatives. Par exemple, comme je l'ai déjà annoncé à Mme El Yousfi au début du mois, un nouveau projet novateur intitulé Rethinking Real Estate Taxation (ReTax) a été lancé récemment. Son objectif premier est de développer des modèles économétriques permettant d'estimer une nouvelle base d'imposition du revenu cadastral et de la réévaluer de manière rentable, et sur une base régulière. Son second objectif est d'étudier si le précompte immobilier (PI) peut être utilisé comme instrument politique pour redistribuer les revenus du patrimoine immobilier et/ou pour soutenir les objectifs d'une politique à long terme, comme l'efficacité énergétique résidentielle et l'utilisation durable des sols.

Trois groupes de recherche vont prendre part à ce projet : l'Université de Hasselt, l'Université de Louvain et le département économique de cette dernière. L'étude scientifique et le modèle mathématique qui en résulteront seront mis à la disposition des différents partenaires, dont Bruxelles Fiscalité, en vue de créer une base solide de soutien.

En réponse à une question complémentaire sur son coût, à laquelle je n'avais pu répondre la fois passée, je peux aujourd'hui vous annoncer que le Fonds wetenschappelijk onderzoek - Vlaanderen (Fonds de recherche scientifique pour la Flandre - FWO) a libéré 1,5 million d'euros pour ce projet. De notre côté, nous ne contribuons pas directement à son financement, abstraction faite des moyens humains consacrés au suivi.

Comme je l'avais répondu à Mme El Yousfi, ce projet s'étendra sur plusieurs années.

**M. le président.-** La parole est à M. Maron.

**M. Alain Maron (Ecolo).-** Je vous remercie pour votre réponse complète et claire. Effectivement, la

*en/of om bepaalde beleidsdoelstellingen te ondersteunen, zoals energie-efficiënte woningen en duurzaam landgebruik.*

*Het Vlaams Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek (FWO) heeft 1,5 miljoen euro voor dit project uitgetrokken. Het gewest kent geen directe subsidies toe, maar stelt wel personeel ter beschikking om het project te volgen. Het project zal meerdere jaren in beslag nemen.*

**De voorzitter.-** De heer Maron heeft het woord.

**De heer Alain Maron (Ecolo) (in het Frans).-** De Europese Commissie heeft de ongelijke

Belgique est dans le collimateur de la Commission européenne parce qu'elle est l'un des rares pays européens, voire le seul, à fonctionner avec une base imposable aussi peu fiable ou difficilement objectivable. Comme vous l'avez rappelé, cela induit une inégalité de traitement entre les Belges taxés sur un bien à l'étranger et ceux qui sont taxés sur un bien en Belgique. C'est le prisme par lequel la Commission européenne nous attaque à la Cour européenne de justice, menaçant de poursuivre les actions en justice et de tenter d'obtenir des astreintes.

Comme vous l'avez signalé, c'est au gouvernement fédéral qu'il revient de régler cette question puisqu'il gère le revenu cadastral. Néanmoins, comme vous l'avez indiqué, toute modification du mode de calcul du revenu cadastral aurait des conséquences pour la Région et les communes. Il faudra de toute façon agir et dialoguer avec l'État fédéral sur cette question.

Ce débat nous a permis d'éclaircir ou de rediscuter le fait que la Région pouvait utiliser une autre base imposable pour la fiscalité immobilière pour laquelle elle est compétente. Je me réjouis qu'une étude soit en cours, qui semble poser les bonnes questions. Le système actuel de calcul des revenus cadastraux induit une injustice entre Bruxellois, ainsi que des effets pervers. En effet, les propriétaires sont incités à rénover leur bien sans permis, par crainte d'une péréquation de leur revenu cadastral. Cela ne pousse pas non plus les bailleurs à rénover leur bien, à en augmenter les performances énergétiques, etc., par peur d'une augmentation de la fiscalité si le revenu cadastral est bas et n'a plus été modifié depuis des décennies.

Ces situations se présentent singulièrement au cœur de Bruxelles, dans la première couronne, etc., même si cela peut aussi toucher des bâtiments faisant partie de la deuxième couronne.

Je me réjouis qu'il existe un relatif consensus sur ce point, d'autant qu'il ne s'agit pas nécessairement d'augmenter la charge fiscale générale. D'autres députés, comme M. de Clippele, l'ont dit, si on augmentait globalement la valeur des revenus cadastraux, on diminuerait le pourcentage d'imposition. Il ne s'agit donc pas nécessairement de taxer plus, mais de taxer mieux et de donner

*behandeling van goederen in en buiten België wegens een verschillende belastingheffing bij het Hof van Justitie van de Europese Unie aangeklaagd. Het is nu aan de federale regering, die bevoegd is voor het beheer van het kadastraal inkomen, om een oplossing te bieden, maar dat moet dan wel in overleg met het gewest gebeuren.*

*In dat licht is het goed dat er wordt onderzocht of het gewest geen andere belastinggrondslag kan hanteren voor de vastgoedbelasting waarvoor het bevoegd is. Door de huidige regeling zullen eigenaars ofwel renoveren zonder vergunning ofwel niet renoveren uit vrees voor een verhoging van hun kadastraal inkomen. Die situatie doet zich vooral in het stadscentrum en de gemeenten van de eerste kroon voor.*

*Het verheugt mij dat hier min of meer een consensus over bestaat, zeker omdat de algemene belastingdruk er niet noodzakelijk door hoeft te stijgen.*

*Wanneer zal Brussel Fiscaliteit de studie ontvangen?*

*(Opmerkingen van de heer Vanhengel)*

*Niet voor 2020?*

plus de sens à la fiscalité immobilière.

Quand cette étude parviendra-t-elle à Bruxelles Fiscalité ?

*(Remarques de M. Vanhengel)*

Pas avant 2020 ?

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- Nous participons pratiquement à l'étude, mais sans la financer. Je crois que les résultats sont prévus en 2020.

**M. Alain Maron (Ecolo).**- Il est bien de revenir régulièrement en commission sur le sujet pour prendre connaissance des avancées à chaque stade du dossier avant 2020.

**M. Emmanuel De Bock (DéFI).**- Je partage les propos de M. Maron : il faut viser l'équité fiscale. Il ne faut pas augmenter l'impôt et, si c'est le cas, ce sera une décision du pouvoir fédéral. Il faudra alors changer le système pour que nous n'y participions pas, car une nouvelle péréquation se répercute inévitablement sur les locataires. M. de Clippele l'a illustré avec la réforme du ministre Geens à l'époque. Si l'autorité fédérale propose un modèle injuste, nous devrons protéger nos locataires et nos propriétaires et, pour ce faire, nous devons déjà préparer nos arguments.

Auparavant, quand la matière était fédérale, les intérêts des emprunts pouvaient être déduits fiscalement à concurrence des revenus cadastraux des biens mis en location. Cet avantage a disparu et peut expliquer la baisse des achats en tant que personne physique.

**M. Guy Vanhengel, ministre.**- M. de Clippele, notre spécialiste qui est assis derrière vous, peut peut-être répondre à votre question.

*(Sourires)*

**M. Olivier de Clippele (MR).**- On peut déjà mesurer la taxation des revenus réels de l'immobilier pour les sociétés immobilières qui possèdent des biens locatifs ou professionnels. Au

**De heer Guy Vanhengel, minister** (*in het Frans*).- *Het gewest levert een bijdrage aan de studie, maar financiert ze niet. De resultaten worden tegen 2020 verwacht.*

**De heer Alain Maron (Ecolo)** (*in het Frans*).- *Het zou goed zijn als we de verschillende stadia van de studie regelmatig in de commissie konden bespreken.*

**De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (*in het Frans*).- *Het gewest moet naar fiscale rechtvaardigheid streven. De belasting mag niet verhoogd worden. Beslist de federale regering om dat toch te doen, dan moet Brussel zijn systeem aanpassen om de Brusselse huurders en eigenaars te beschermen.*

*Vroeger konden de interesses van een lening van de inkomensbelasting worden afgetrokken, tot het bedrag van het kadastrale inkomen van het verhuurde pand. Dat voordeel is verdwenen, wat wellicht verklaart dat minder natuurlijke personen onroerend goed aankopen.*

**De heer Guy Vanhengel, minister** (*in het Frans*).- *De heer de Clippele kan dat misschien verklaren.*

*(Vrolijkheid)*

**De heer Olivier de Clippele (MR)** (*in het Frans*).- *Vastgoedmaatschappijen die huurpanden of bedrijfspanden bezitten, betalen nagenoeg geen inkomensbelasting, maar wel belastingen op hun*

final, elles ne paient quasiment pas d'impôts sur le revenu. C'est la raison pour laquelle les différents gouvernements ont toujours hésité à casser la vache à lait fiscale, à savoir la base forfaitaire, parce qu'elle rapporte. On le voit d'ailleurs dans le European Taxation Trends qui mesure les différentes taxations dans l'Union. En matière de fiscalité immobilière, la Belgique arrive en troisième position, derrière la France et le Royaume-Uni. En outre, la fiscalité s'y élève au double de la moyenne européenne. Globalement, la fiscalité immobilière est très lourde chez nous. Toutefois, ce sont de vieilles taxes assez ancrées dans les mœurs, il est assez extraordinaire de le constater.

Ensuite, pourquoi la taxation a-t-elle des avantages, comparée au revenu cadastral ? Parce qu'elle est prévisible et ne demande pas la tenue d'une comptabilité. De ce fait, beaucoup de bailleurs âgés continuent à investir dans l'immobilier. Une taxation plus professionnelle occasionnera des coûts et nombre de bailleurs se retireront du marché. Cela sera préjudiciable aux locataires.

Pour revenir à la question de M. De Bock, il n'y a pas de suppression de la déductibilité des intérêts pour acquérir ou conserver des revenus immobiliers. Cette déductibilité est toujours valable au niveau fédéral. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) demande à la Belgique de la revoir.

Ce qui n'est pas très clair, en revanche, c'est de savoir s'il est permis de déduire de votre seconde résidence ou d'un bien que vous donnez en location, un emprunt effectué sur votre habitation personnelle.

- *L'incident est clos.*

*inkomsten uit onroerend goed. Daarom wilden de opeenvolgende regeringen de belastbare grondslag niet wijzigen: ze brengt veel geld in het laatje. Als het over vastgoedfiscaliteit gaat, staat België in Europa op de derde plaats. Onze belastingen bedragen twee tot drie keer meer als in de rest van Europa. Op vastgoed betalen we zeer veel belastingen.*

*Het voordeel van een belasting in plaats van een kadastraal inkomen, is dat een belasting voorspelbaar is en je er geen boekhouding voor nodig hebt. Daarom blijven oudere eigenaars in vastgoed investeren. Een geprofessionaliseerde belasting zal kosten meebrengen, waardoor heel wat verhuurders zich uit de markt zullen terugtrekken, wat dan weer slecht is voor de huurders.*

*De fiscale aftrek van de interesten uit leningen verdwijnt niet. Ze geldt nog steeds op federaal niveau. De OESO vraagt België wel om ze te herzien.*

*Wat niet duidelijk is, is of het is toegelaten om de interesten van een lening voor de eigen woning af te trekken van de inkomsten uit een tweede verblijf of een verhuurd pand.*

- *Het incident is gesloten.*