

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 2001-2002

16 MEI 2002

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

houdende instemming met :

het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van een vermindering van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) op grond van de emissienorm van de motor (zoals bepaald in de Richtlijn 98/69/EG van 13 oktober 1998) of de aard van de inschrijvingsbrandstof, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen

(nr. A-294/1 – 2001/2002)

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van de artikelen 98 en 100 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

(nr. A-295/1 – 2001/2002)

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

SESSION ORDINAIRE 2001-2002

16 MAI 2002

PROJET D'ORDONNANCE

portant assentiment à :

l'Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à l'introduction d'une réduction de la taxe de mise en circulation (TMC) sur la base de la norme d'émission de moteur (comme visé dans la Directive 98/69/EG du 13 octobre 1998) ou de la nature du combustible de propulsion, compte tenu de la neutralité fiscale et en vue de prévenir la concurrence entre les Régions au niveau de l'immatriculation des véhicules

(n° A-294/1 – 2001/2002)

PROJET D'ORDONNANCE

d'ordonnance modifiant les articles 98 et 100 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

(n° A-295/1 – 2001/2002)

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Financiën, Begroting,
Openbaar Ambt,
Externe Betrekkingen en
Algemene Zaken

door de heer Serge de PATOUL (F)

RAPPORT

fait au nom de la Commission
des Finances, du Budget,
de la Fonction publique,
des Relations extérieures et
des Affaires générales

par M. Serge de PATOUL (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : De heren Eric André, Serge de Patoul, Mostafa Ouezekhti, mevr. Caroline Persoons, de heren Alain Adriaens, Michel Van Roye, mevr. Magda De Galan, mevr. Anne-Sylvie Mouzon, de heren Rudi Vervoort, Benoît Cerexhe.

Plaatsvervangers : Mevr. Danielle Caron, de heren Claude Michel, Bernard Ide, Michel Moock, Joseph Parmentier, mevr. Julie de Grootte.

Andere leden : De heer Jan Béghin, mevr. Françoise Schepmans.

Zie :

Stukken van de Raad :

A-294/1 – 2001/2002 : Ontwerp van ordonnantie.
A-295/1 – 2001/2002 : Ontwerp van ordonnantie.

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM Eric André, Serge de Patoul, Mostafa Ouezekhti, Mme Caroline Persoons, MM. Alain Adriaens, Michel Van Roye, Mmes Magda De Galan, Anne-Sylvie Mouzon, MM. Rudi Vervoort, Benoît Cerexhe.

Membres suppléants : Mme Danielle Caron, MM. Claude Michel, Bernard Ide, Michel Moock, Joseph Parmentier, Mme Julie de Grootte.

Autres membres : M. Jan Béghin, Mme Françoise Schepmans.

Voir :

Documents du Conseil :

A-294/1 – 2001/2002: Projet d'ordonnance.
A-295/1 – 2001/2002: Projet d'ordonnance.

I. Uiteenzetting van de minister

Om aan te tonen dat zij in ieder geval de Kyoto-doelstellingen wil realiseren, keurde de federale regering in juli 2001 een aantal fiscale maatregelen goed met het oog op de verbetering van de luchtkwaliteit.

Een van de maatregelen bestond erin de « belasting op de inverkeerstelling » (BIV) te verminderen voor minder milieuschadelijke wagens zoals de LPG-wagens en de voertuigen die nu reeds voldoen aan de strenge Europese uitstootnorm « Euro 4 » die op 1 januari 2005 definitief van kracht wordt.

De maatregel werd aangevuld met een bijkomende aanpassing van de BIV voor tweedehandswagens. Het bestaande systeem van 10 % vermindering aan BIV op tweedehandswagens wordt gewijzigd. Er zal vanaf het vijfde jaar na het jaar van inverkeerstelling nog slechts 5 % vermindering worden toegestaan en die vermindering zal gespreid worden over een periode van 15 jaar i.p.v. 10 jaar.

De Lambermontakkoorden die o.m. de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten wijzigden, verschoven ook de bevoegdheid inzake BIV (heffingsgrondslag, aanslagvoet en vrijstellingen) naar de Gewesten vanaf 1 januari 2002 met als gevolg dat de federale regering door de Raad van State werd teruggefloten toen zij het voorontwerp wou laten goedkeuren. Overleg met de Gewesten was noodzakelijk...

In december 2001 werd in het overlegcomité tussen de federale regering en de Gemeenschaps- en Gewestregeringen uiteindelijk het principeakkoord bevestigd over de vermindering van de BIV, met inachtneming van de fiscale neutraliteit.

Positieve onderhandeling leidden uiteindelijk tot de goedkeuring, door de regering, van de voorliggende ontwerpen van ordonnantie.

De principes vervat in dit ontwerp zijn de volgende :

- vermindering van de BIV op diesel- en benzinevoertuigen voor de aanslagjaren 2002 en 2003 indien zij voldoen aan de norm « Euro 4 »;
- een permanente vermindering van de BIV op voertuigen aangedreven door vloeibaar petroleumgas of andere vloeibare koolwaterstoffen;
- een wijziging in de BIV op tweedehandswagens;
- invoering van de fiscale neutraliteit ingeval van overdracht van een belastbaar voertuig tussen echtgenoten of ex-echtgenoten;

I. Exposé du ministre

Afin de prouver que la fiscalité tient à réaliser en tous cas les objectifs de Kyoto, le gouvernement fédéral a approuvé en juillet 2001 un certain nombre de mesures fiscales en vue d'améliorer la qualité de l'air.

Une des mesures visait à diminuer « la taxe de mise en circulation » (TMC) pour les voitures les moins polluantes, comme les voitures au LPG et les véhicules qui satisfont dès à présent à la norme d'émission européenne sévère « Euro 4 », norme qui entrera définitivement en vigueur au 1^{er} janvier 2005.

La mesure a été complétée avec une application supplémentaire de la TMC pour les véhicules d'occasion. Le système existant, qui accorde une réduction de 10 % de la TMC pour les véhicules d'occasion, est modifié. Il n'y aura plus que 5 % de réduction à partir de la 5^e année de mise en circulation, et cette réduction sera étalée sur une période de 15 ans au lieu de 10 ans.

Les accords du Lambermont qui ont notamment modifié la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, ont renvoyé la compétence en matière de TMC (base d'imposition, taux d'imposition, et exemptions) aux Régions à partir du 1^{er} janvier 2002. Le Gouvernement fédéral a été rappelé à l'ordre par le Conseil d'Etat au moment où il a voulu faire approuver l'avant-projet : la concertation avec les Régions était nécessaire...

En décembre 2001, en comité de concertation entre le Gouvernement fédéral et les gouvernements des Communautés et des Régions, l'accord de principe relatif à la réduction de la TMC a finalement été confirmé en tenant compte de la neutralité fiscale.

Des négociations positives ont conduit à l'approbation par le gouvernement des présents projets d'ordonnance.

Les principes du projet sont les suivants :

- une réduction de la TMC sur les véhicules diesel et à essence pour l'année d'imposition 2002 et 2003, s'ils satisfont à la norme « Euro 4 »;
- une réduction permanente de la TMC pour les véhicules propulsés par du gaz de pétrole liquide ou autres hydrocarbures liquides;
- une modification de la TMC sur les véhicules d'occasion;
- l'introduction d'une neutralité budgétaire en cas de transfert d'un véhicule imposable entre époux ou ex-époux;

- voorkomen van fiscale concurrentie tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen.

Identieke maatregelen zoals deze opgenomen in beide ontwerpen van ordonnantie, werden in het Vlaams Gewest reeds door het plenaire Parlement goedgekeurd en in het Waals Gewest worden de teksten voor het ogenblik door de assemblee besproken.

Ondertussen formuleerde de Raad voor Leefmilieu van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest interessante bemerkingen m.b.t. de voorgestelde maatregelen, o.m. voor wat betreft de uitbreiding van de lijst van voertuigen die kunnen genieten van de fiscale stimulerende maatregelen (hybride wagens, wagens op elektriciteit of aardgas). De vertegenwoordigers van de Gewesten hebben dan ook, op initiatief van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, al een principiële afspraak gemaakt met het oog op de verdere optimalisering van het betreffende samenwerkingsakkoord.

De minister hoopt op een brede consensus in de schoot van deze commissie.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Caroline Persoons is verheugd over de twee ontwerpen van ordonnantie op de belasting op de inverkeerstelling (BIV) die de propere voertuigen bevoordelen. Zij zijn een grote stap vooruit. De Raad voor Leefmilieu heeft voorstellen gedaan om het toepassingsgebied van de ordonnanties uit te breiden. Er zal dus een nieuw samenwerkingsakkoord gesloten worden om deze leemte aan te vullen. De hybride wagens, de wagens op elektriciteit en op aardgas hebben een bijdrage geleverd in de strijd tegen de verontreiniging. Heeft het aanstaande samenwerkingsakkoord invloed op het ontwerp van ordonnantie ?

De minister antwoordt dat de procedure die tot de ondertekening van een samenwerkingsakkoord leidt omslachtig is en dat men beter het reeds gesloten akkoord afhandelt.

De heer Alain Adriaens is eveneens ingenomen met het ontwerp van ordonnantie. Het gaat hier om een milieueffing die aangepast wordt aan de milieuprestaties van de wagens. Deze maatregel werd sinds enkele jaren door de federale overheid voorbereid. De drie Gewesten hebben dit dossier overgenomen en hebben voorkomen dat er tussen de Gewesten een soort concurrentie zou ontstaan. Wij beschikken vandaag over een gemeenschappelijke tekst en gaan in de goede richting, ook al is dit maar een eerste stap.

De Raad van State zegt in zijn advies dat de ontwerpen pas zullen voldoen aan de procedurevereisten gesteld in de Europese richtlijn nadat ze op tijd aan de Europese commissie bezorgd zijn. Is deze verzending gebeurd ?

- la prévention de concurrence fiscale entre les Régions au niveau de l'inscription des véhicules.

Des mesures identiques à celles qui figurent dans les deux projets d'ordonnance ont déjà été approuvées en Région flamande par le Parlement plénier en Région wallonne, les textes sont actuellement soumis à l'examen de l'assemblée.

Entre-temps, le Conseil pour l'Environnement de la Région de Bruxelles-Capitale a formulé d'intéressantes remarques concernant les mesures proposées, entre autres en ce qui concerne l'élargissement de la liste des véhicules pouvant bénéficier de mesures fiscales stimulantes (véhicules hybrides, véhicules fonctionnant à l'électricité ou au gaz naturel); dès lors les représentants des Régions – à l'initiative de la Région bruxelloise – ont déjà convenu d'un accord de principe en vue d'une optimisation ultérieure de l'accord de coopération en question.

Le ministre espère pouvoir compter sur un large consensus au sein de la commission.

II. Discussion générale conjointe

Mme Caroline Persoons se réjouit de la belle avancée que constituent les deux projets d'ordonnance sur la taxe de mise en circulation (TMC) qui favorisent les véhicules « propres ». Le Conseil pour l'Environnement a fait des remarques en vue d'élargir leur champ d'application. Un nouvel accord de coopération comblera donc cette lacune. Les véhicules hybrides, à l'électricité et au gaz naturel ont permis d'enregistrer des progrès en matière de lutte contre la pollution. Le futur accord de coopération a-t-il une incidence au niveau du projet d'ordonnance ?

Le ministre répond que la procédure qui aboutit à la signature d'un accord de coopération est assez lourde et qu'il vaut mieux déjà traiter l'accord intervenu.

M. Alain Adriaens se réjouit également du projet d'ordonnance. C'est une mesure d'écofiscalité où la taxe est modulée en fonction des performances environnementales des véhicules. Cette mesure se préparait depuis quelques années au niveau fédéral. Les trois Régions ont repris le flambeau et ont évité que ne s'installe entre elles une forme de concurrence. Nous avons aujourd'hui un texte commun. C'est une bonne dynamique, même si ce n'est qu'un premier pas.

Dans son avis, le Conseil d'Etat dit que les projets ne seront conformes aux exigences procédurales de la directive européenne qu'après leur transmission en temps utile à la commission européenne. Cette transmission a-t-elle eu lieu ?

De minister antwoordt dat dit reeds op 15 april gebeurd is. Men wacht nog steeds op het antwoord van de Europese commissie, maar er zou geen probleem mogen zijn.

De heer Alain Adriaens voegt eraan toe dat de norm « Euro 4 » volgens de Raad van State vaag was en verduidelijkt diende te worden. Deze norm is nu verduidelijkt door te verwijzen naar de homologatie nr. 98/69B, 1999/102B of 1999/96B.

Wat zullen de gevolgen van deze fiscale maatregel zijn voor de gewestelijke ontvangsten ? De belasting vermindert voor de « Euro 4 »-wagens, die de komende jaren waarschijnlijk nog talrijker zullen worden. De belasting op de inverkeerstelling voor de tweedehandswagens is eveneens gewijzigd. Heeft de minister een raming gemaakt van de gevolgen van deze maatregelen voor 2001 ? Men moet ook rekening houden met een verhoging van de ontvangsten als gevolg van de vermindering met de helft van de degressiviteit van de BIV. Kan men spreken van een budgettaire nuloperatie op grond van het verleden of van een prognose ?

De minister antwoordt dat het de bedoeling is om op korte termijn een nul-operatie te realiseren. Er zijn verschillende ramingen gemaakt op grond van de gegevens van het NIS en van de federale Staat. Op korte termijn zullen de maatregelen weinig gevolgen hebben voor de ontvangsten van het Gewest. Op lange termijn zal deze maatregel voor meer ontvangsten zorgen. Op termijn verdwijnen de voordelen voor de « Euro 4 ». De bijkomende heffing op de tweedehandswagens blijft bestaan.

De heer Michel Van Roye wijst erop dat in het ontwerp sprake is van de verschillende soorten aandrijving van voertuigen. Er wordt niet gesproken over elektrische voertuigen. Er was daar trouwens ook geen sprake van tijdens de besprekingen op federaal vlak. Heeft de minister geprobeerd om die ook op te nemen of heeft hij enkel de voorstellen van de federale Staat overgenomen ? De elektrische voertuigen vervuilen niet ter plaatse maar leiden wel tot verontreiniging bij de productie van de energie.

De belasting is niet verschuldigd bij een overdracht, onder andere voor de luchtvaartuigen. Komt dit vaak voor in het Brussels Gewest (de spreker denkt aan helikopters) ?

De minister antwoordt dat de elektrische voertuigen, de hybride voertuigen en de voertuigen op aardgas in een volgend akkoord zullen opgenomen worden. De procedure was reeds te ver gevorderd. De voertuigen op aardgas maken geen deel uit van de voormelde categorie van voertuigen aangedreven door koolwaterstof. De luchtvaartuigen worden vermeld omdat de tekst ook van toepassing is in Vlaanderen en Wallonië. Voor het Hoofdstedelijk Gewest is dit aspect van de ordonnantie van minder belang.

Le ministre répond que la transmission est intervenue le 15 avril. On attend toujours la réponse de la Commission européenne, mais aucun problème ne devrait se poser.

M. Alain Adriaens ajoute que selon le Conseil d'Etat, la norme « Euro 4 » était un peu vague et devait être précisée. C'est ce qui a été fait par la référence à l'homologation n° 98/69B, 1999/102B ou 1999/96B.

Quelles seront les conséquences de cette mesure fiscale sur les recettes régionales ? On note une diminution de la fiscalité pour les véhicules « Euro 4 », qui se multiplieront probablement dans les années à venir. La taxe de mise en circulation pour les véhicules d'occasion est également modifiée. Le ministre a-t-il fait l'évaluation de l'impact de ces mesures pour 2001 ? Il faut aussi tenir compte d'une augmentation des recettes suite à la baisse de moitié de la dégressivité de la TMC. Peut-on parler d'une neutralité budgétaire en se basant sur le passé ou sur des projections du futur ?

Le ministre répond qu'à court terme, le but de l'opération est de rester dans un cadre budgétairement neutre. Différentes estimations ont été faites en se basant sur les données de l'INS et de l'Etat fédéral. A court terme, les recettes de la Région en seront peu affectées. A long terme, cette mesure augmentera les recettes. A terme, les bénéfices accordés aux « Euro 4 » disparaissent alors que la taxation supplémentaire sur les véhicules d'occasion reste.

M. Michel Van Roye note que le projet parle des différents modes d'alimentation des véhicules. Il n'est pas question de véhicules électriques. Il n'en était d'ailleurs pas question lorsque les discussions avaient lieu au niveau fédéral. Le ministre a-t-il tenté de les inclure ou a-t-il simplement repris ce que proposait l'Etat fédéral ? Les voitures électriques ne polluent pas sur le site mais bien lors de la production de l'énergie.

La taxe n'est pas due lors du transfert, notamment pour les aéronefs. Le cas est-il fréquent en Région bruxelloise (l'orateur pense aux hélicoptères) ?

Le ministre répond que les voitures électriques, les hybrides et celles au gaz naturel feront l'objet d'un accord ultérieur. La procédure était déjà trop avancée. Les voitures au gaz naturel ne sont pas comprises dans la catégorie des véhicules propulsés par l'hydrocarbure déjà mentionnée. La mention des aéronefs s'explique par le fait que le texte s'applique également en Flandre et en Wallonie. La Région bruxelloise est moins concernée par cet aspect de l'ordonnance.

De heer Joseph Parmentier heeft vernomen dat de constructeurs nog steeds wachten op een erkenning door het Ministerie voor Economische zaken van hun verschillende modellen in het kader van de « Euro 4 »-normen. Kan de minister dit bevestigen ?

De teksten voorzien in een inwerkingtreding van de maatregelen op 1 januari 2002. Wat gebeurt er indien men een nieuw voertuig in januari gekocht heeft, de BIV reeds betaald heeft en men binnen enkele maanden verneemt dat het voertuig erkend is ? Wordt men dan terugbetaald ?

De voorgestelde maatregelen bevoordelen tot slot de mensen die de middelen hebben om een andere wagen te kopen. De heer Joseph Parmentier vraagt zich dus af of dit wel een sociale maatregel is.

De minister antwoordt dat hij inlichtingen zou moeten inwinnen bij zijn federale collega voor de kwestie van de erkenning van de « Euro 4 »-voertuigen. Het antwoord zal aan het geachte lid bezorgd worden.

Er zijn onderrichtingen gegeven aan het federale belastingbestuur om niet tot de inkohiering over te gaan. Dat is de reden waarom de Gewesten het ontwerp van ordonnantie snel moeten goedkeuren.

De heer Alain Adriaens vraagt dat bij het verslag de belangrijkste gegevens gevoegd worden over de evaluatie van de opbrengst van de belasting.

De minister antwoordt dat het gaat om berekeningen die de federale staat voor de drie Gewesten samen gemaakt heeft. De cijfers zijn dus niet per Gewest gewogen. (*Bijlage*)

Het antwoord van de minister over de luchtvaartuigen verbaast de heer Alain Adriaens: deze bepaling maakt geen deel uit van het samenwerkingsakkoord.

Volgens de spreker is het rechtvaardig dat de belasting op de inverkeerstelling geen tweede maal betaald wordt bij een overdracht tussen echtgenoten of gescheiden echtgenoten. Het is verbazend dat hier niet over de wettelijk samenwonenden gesproken wordt. Waarom komen zij hier niet in aanmerking aangezien dat principe toch goedgekeurd werd voor de successierechten.

De minister antwoordt dat de tekst over de BIV van vóór het debat over de successierechten dateert. De administratie had trouwens op dit probleem gewezen. De ordonnantie is identiek aan de decreten van de twee andere Gewesten.

De Voorzitter meent dat deze kwestie in het volgende samenwerkingsakkoord opgelost kan worden.

M. Joseph Parmentier a appris qu'apparemment, les constructeurs n'auraient pas encore reçu du Ministère des Affaires économiques l'agrément de leurs différents modèles quant au respect des normes « Euro 4 ». Le ministre peut-il confirmer ce point ?

Les textes prévoient une entrée en vigueur des mesures au 1^{er} janvier 2002. Qu'en est-il de ceux qui ont acheté un nouveau véhicule en janvier, se sont déjà acquittés de la TMC et apprendront dans quelques mois que leur véhicule est agréé ? Seront-ils remboursés ?

Enfin, les mesures proposées favorisent les gens qui ont les moyens de changer de véhicule. M. Joseph Parmentier s'interroge dès lors sur leur caractère social.

Le ministre répond qu'il devrait se renseigner auprès de son collègue fédéral pour la question de l'agrément des véhicules « Euro 4 ». La réponse sera transmise à l'honorable membre.

Instruction a été donnée à l'administration fiscale fédérale de ne rien enrôler. C'est pourquoi le Régions ont hâte de faire voter le projet d'ordonnance.

M. Alain Adriaens demande de joindre au rapport les éléments les plus significatifs concernant l'évaluation du rendement de la taxe.

Le ministre répond qu'il s'agit de calculs faits par l'Etat fédéral pour les trois Régions ensemble. Les chiffres ne sont pas pondérés par Région. (*Annexe*)

M. Alain Adriaens s'étonne de la réponse du ministre à la question sur les aéronefs : cette disposition ne fait pas partie de l'accord de coopération.

Il semble juste, souligne encore l'orateur, de ne pas devoir payer une deuxième fois la taxe de circulation lors d'un transfert entre époux ou entre époux divorcés. On peut s'étonner qu'il ne soit pas ici question des cohabitants légaux. Pourquoi ne pas les inclure ici puisque le principe a été accepté pour les droits de succession ?

Le ministre répond que le texte sur la TMC date d'avant le débat sur les droits de succession. L'administration avait d'ailleurs soulevé le problème. L'ordonnance est identique aux décrets des deux autres Régions.

La Présidente pense que le prochain accord de coopération permettra de résoudre cette question.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

- a. **Ontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van een vermindering van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) op grond van de emissienorm van de motor (zoals bepaald in de Richtlijn 98/69/EG van 13 oktober 1998) of de aard van de inschrijvingsbrandstof, met inachtneming van de fiscale neutraliteit en ter voorkoming van de concurrentie tussen de Gewesten op het vlak van de inschrijving van de voertuigen, nr. A-294/1 – 2001/2002**

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Artikel 3

Dit artikel behoeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Het ontwerp wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

- b. **Ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de artikelen 98 en 100 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, n° A-295/1 – 2001/2002**

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Artikel 3

Dit artikel behoeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

III. Discussion des articles et votes

- a. **Projet d'ordonnance portant assentiment à : l'Accord de coopération entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à l'introduction d'une réduction de la taxe de mise en circulation (TMC) sur base de la norme d'émission de moteur (comme visé dans la Directive 98/69/EG du 13 octobre 1998) ou de la nature du combustible de propulsion, compte tenu de la neutralité fiscale et en vue de prévenir la concurrence entre les Régions au niveau de l'immatriculation des véhicules, n° A-294/1 - 2001/2002**

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Article 3

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

L'ensemble du projet est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

- b. **Projet d'ordonnance modifiant les articles 98 et 100 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, n° A-295/1 – 2001/2002**

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Article 3

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Artikel 4

Dit artikel heeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Artikel 5

Dit artikel heeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Artikel 6

Dit artikel heeft geen commentaar. Het wordt aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

Het ontwerp wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 11 aanwezige leden.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,

Serge de PATOUL

De Voorzitter,

Magda DE GALAN

Article 4

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Article 5

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

Article 6

Cet article ne suscite pas de commentaires; il est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

L'ensemble du projet est adopté à l'unanimité des 11 membres présents.

- Confiance est faite à la rapporteuse pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,

Serge de PATOUL

La Présidente,

Magda DE GALAN

Bijlage

Uittreksel uit de nota van de Auditeur-generaal van Financiën bij het Ministerie van Financiën – cel begroting, fiscale ontvangsten en statistieken

Wijziging van de belasting op de inverkeerstelling (BIV)

Als bijlage worden volgende elementen met betrekking tot de budgettaire impact weergegeven :

1. Het uitgangspunt voor de berekeningen;
2. De raming met betrekking tot de fiscale stimuli voor nieuwe wagens;
3. De raming met betrekking tot de wijziging in de fiscale ontvangsten voor tweedehandse wagens;
4. Het besluit tot de quasi budgettaire neutraliteit over de periode 2002-2005.

De globale budgettaire impact per jaar werd door het federale Ministerie van Financiën geraamd als volgt (in euro) :

Jaar 2002 :	+ 1.707.301,- EUR
Jaar 2003 :	- 2.047.487,- EUR
Jaar 2004 :	- 8.958.295,- EUR
Jaar 2005 en volgende :	+ 11.268.243,- EUR

De budgettaire impact

1. *Uitgangspunt*

De berekening is gesteund op de detailcijfers voor het jaar 2000, vermits de overeenkomstige gegevens voor het jaar 2001 nog niet definitief gekend zijn. Daarbij is een opsplitsing gemaakt tussen :

- a) nieuwe voertuigen, verder opgedeeld volgens soort brandstof;
- b) tweedehandse voertuigen, verder opgedeeld naar soort brandstof.

Uiteraard rijzen er zoals gebruikelijk statistische problemen. Het aantal voertuigen, ingeschreven voor het jaar 2000, wijkt af naargelang de bron (Ministerie van Financiën, FEBIAC, NIS, D.I.V., ...). Als oplossing voor dit probleem wordt het volgende voorgesteld :

- a) aantal nieuwe wagens (bron : Ministerie van Financiën, statistiek B.I.V.);
- b) aantal tweedehandse wagens (bron : D.I.V.).

De gegevens van beide laatstgenoemde bronnen sluiten ten andere vrij nauw bij elkaar aan.

2. *De raming zelf*

- 2 a) De begrotingsimpact uitgaande van de fiscale stimuli voor nieuwe wagens

Deze raming is dus gesteund op cijfers van het Ministerie van Financiën vermits daar de opsplitsing van de wagens naar tariefklassen toe gekend is.

De verdeling van de nieuw in het verkeer gebrachte wagens naar cilinderinhoud is gebaseerd op cijfers van het Ministerie van Financiën. De verdeling naar brandstof is ontleend aan gegevens van FEBIAC.

Annexe

Extrait de la note de l'Auditeur-général des Finances auprès du Ministère des Finances – cellule budget, recettes fiscales et statistiques

Modifications de la taxe sur la mise en circulation (TMC)

Les éléments suivants relatifs à l'impact budgétaire sont repris en annexe:

1. Point de départ pour les calculs;
2. L'estimation relative aux incitants fiscaux pour des nouveaux véhicules;
3. L'estimation relative à la modification dans les recettes fiscales pour les véhicules d'occasion;
4. La décision de neutralité budgétaire pour la période allant de 2002 à 2005.

L'impact budgétaire global par an est estimé par le Ministère fédéral des Finances comme suit (en euros) :

Année 2002 :	+ 1.707.301,- EUR
Année 2003 :	- 2.047.487,- EUR
Année 2004 :	- 8.958.295,- EUR
Année 2005 et suivantes :	+ 11.268.243,- EUR

Impact budgétaire

1. *Point de départ*

Le calcul se base sur les chiffres détaillés de l'année 2000, étant donné que les données correspondantes pour l'année 2001 ne sont pas encore définitivement connues. En outre, une distinction est faite entre :

- a) les nouveaux véhicules, subdivisés selon le type de carburant;
- b) les véhicules d'occasions, subdivisés d'après le type de carburant.

Bien entendu, des problèmes de statistiques normaux se posent. Le nombre de véhicules, inscrit pour l'année 2000, diffère selon la source (Ministère des Finances, FEBIAC, INS, S.M.C.,...). Comme solution à ce problème, il est proposé :

- a) nombre de nouveaux véhicules (source: Ministère des Finances: statistique TMC);
- b) nombre de véhicules d'occasion (source: S.M.C.).

Les données des deux sources précitées correspondent assez bien l'une à l'autre.

2. *L'estimation même*

- 2 a) L'impact budgétaire en partant des incitants fiscaux pour les nouveaux véhicules

Cette estimation est donc basée sur des chiffres du Ministère des Finances étant donné que c'est là que la scission des véhicules selon les catégories de tarif est connue.

Le classement de nouveaux véhicules mis en circulation selon le volume du cylindre est basé sur les chiffres du Ministère des Finances. Le classement selon le carburant est emprunté aux données de la FEBIAC.

Uiteraard zijn bij de berekening een reeks hypothesen gehanteerd.

- a) De verdeling per brandstofssoort is constant over de beschouwde periode (2002-2004);
- b) Het aantal wagens blijkt ook constant in de periode (2002-2004) vermits de schommelingen ter zake als louter conjunctureel of sectorieel worden beschouwd;
- c) De verdeling van de wagens naar cilinderinhoud is ook constant;
- d) Uiteraard is de snelheid waarmee de nieuwe milieunormen, met name Euro 4, van kracht worden, hypothetisch. Veel hangt af van :
 - d 1) de snelheid waarmee de constructeurs inspelen op de nieuwe normering;
 - d 2) de technische uitvoerbaarheid van de aanpassing aan de nieuwe milieuwetgeving van tweedehandse wagens. Oude wagens komen daarvoor ons inziens niet meer in aanmerking. Vermits het Belgische wagenpark vrij « oud » is in verhouding tot onze buurlanden, zal de impact voor tweedehandse wagens wellicht beperkt blijven. Ter illustratie kan aangestipt worden dat begin 1999 slechts 21,5 procent van de Belgische wagens aan de emissienorm Euro 2 voldeed. 20,5 procent voldeed aan Euro 1 en 49,5 procent voldeed helemaal niet.
 - d 3) de snelheid waarmee de gebruikers van wagen zullen veranderen. Daarbij is het logisch dat de voorgestelde fiscale incitatanten sneller uitwerking zullen hebben in periodes van hoogconjunctuur dan in periodes van laagconjunctuur. Het is evident dat « job-stabiliteit » hier een impact sorteert.

Hoe ziet de impact er nu uit ?

Vanzelfsprekend zijn de bovenvermelde overwegingen terecht. Echter dringt zich een keuze op naar de snelheid toe waarmee de markt zal inspelen op de nieuwe emissienormen.

Volgende hypothesen zijn, in overleg met het kabinet Financiën, als realistisch weerhouden. Daarbij is uitgegaan van de actuele situatie. Momenteel is 19,5 procent van de benzine-wagens reeds uitgerust met een techniek die voldoet aan de Euro 4-emissienorm. Zo goed als geen dieselwagens voldoen momenteel aan de norm.

In het jaar 2002 zou de aanpassing naar Euro 4 als volgt verlopen :

- benzine-wagens : 25 %;
- dieselwagens : 1 %.

In het jaar 2003 ziet de verdeling eruit als volgt :

- benzine-wagens : 33 %;
- dieselwagens : 5 %.

Voor 2004 belopen de respectievelijke cijfers :

- benzine-wagens : 50 %;
- dieselwagens : 20 %.

In totaal zijn in het jaar 2000 zowat 530.225 nieuwe wagens ingeschreven (cijfers : Ministerie van Financiën).

De verdeling naar brandstofssoort ziet eruit als volgt :

- 1) Benzine : 43,5 %;
- 2) Diesel : 56,3 %;
- 3) LPG : 0,2 %.

De verdeling naar fiscale PK ziet er als volgt uit :

En effet, une série d'hypothèses ont été utilisées lors du calcul.

- a) Le classement par type de carburant est constant sur la période considérée (2002-2004);
- b) Le nombre de véhicules reste également constant durant la période (2002-2004,) attendu les fluctuations en la matière sont considérées simplement comme conjoncturelles ou sectorielles;
- c) Le classement des véhicules selon la cylindrée est également une constante;
- d) En effet, la rapidité selon laquelle les nouvelles normes environnementales, à savoir Euro 4, seront d'application, est hypothétique. Beaucoup dépendra de :
 - d 1) la rapidité avec laquelle les constructeurs réagissent à la nouvelle normalisation;
 - d 2) la faisabilité technique de l'adaptation à la nouvelle législation environnementale des véhicules d'occasion. Les anciens véhicules n'entrent, d'après nous, plus en considération. Attendu que le parc automobile belge est assez « ancien » par rapport à celui de nos voisins, l'impact pour les véhicules d'occasion restera sans doute limité. Pour illustrer cela, on peut citer qu'au début 1999, seul 21,5 pour-cent des véhicules belges satisfaisait à la norme Euro 2. 20,5 pour cent répondait à la norme Euro 1 et 49,5 pour cent n'y répondait pas du tout;
 - d 3) la rapidité avec laquelle les utilisateurs de véhicules changeront de véhicule. Dans ce contexte, il est logique que les incitatants fiscaux proposés auront plus vite un effet durant les périodes de haute conjoncture qu'au cours des périodes de basse conjoncture. Il est évident qu'en la matière, « la stabilité de l'emploi » aura de l'effet.

A quoi ressemble l'effet ?

Il va de soi que les considérations mentionnées ci-dessus sont pertinentes. Il faudra faire un choix de la rapidité avec laquelle le marché répondra aux nouvelles normes d'émissions.

Les hypothèses suivantes sont, en concertation avec le cabinet des Finances, retenues comme réalistes. On est parti de la situation actuelle. Actuellement, 19,5 pour-cent des véhicules à essence déjà équipé d'une technique répondent à la norme d'émission Euro 4. Presque aucun véhicule diesel ne répond actuellement à la norme.

Au cours de l'année 2002, l'adaptation à la norme Euro 4 se déroulerait comme suit :

- véhicules à essence : 25 %;
- véhicules au diesel : 1 %.

Au cours de l'année 2003, la répartition serait la suivante :

- véhicules à essence : 33 %;
- véhicules au diesel : 5 %.

Pour 2004, les chiffres s'élèveraient respectivement à :

- véhicules à essence : 50%;
- véhicules au diesel : 20%.

En 2000, au total il y a environ 530.225 nouveaux véhicules inscrits (chiffres : Ministère des Finances).

La répartition selon le type de carburant est la suivante :

- 1) Essence : 43,5 %;
- 2) Diesel : 56,3 %;
- 3) LPG : 0,2 %.

La répartition selon le CV fiscale est la suivante :

1) 0 tot 8 PK :	31,3 %
2) 9-10 PK :	43,7 %
3) 11 PK :	15,3 %
4) 12-14 PK :	5,37 %
5) 15 PK :	1,89 %
6) 16 en 17 PK :	1,46 %
7) boven 17 PK :	0,98 %

In de hypothese dat de Euro 4 norm volgens het bovenvermelde patroon evolueert, kan de budgettaire impact per jaar als volgt worden voorgesteld :

1) de 0 à 8 CV :	31,3 %
2) de 9 à 10 CV :	43,7 %
3) 11 CV :	15,3 %
4) de 12 à 14 CV :	5,37 %
5) 15 CV :	1,89 %
6) de 16 à 17 CV :	1,46 %
7) au-dessus de 17 CV :	0,98 %

Dans l'hypothèse que la norme Euro 4 évolue selon le modèle mentionné ci-dessus, l'impact budgétaire par année est proposé comme suit :

Jaar — Année	% bereikte Euro 4 norm — % norme Euro4 atteint		Effect (minwaarde in EURO) — Effet (recette négative en EUROS)
	Essence	Diesel	
2002	25 %	1 %	– 9.580.942
2003	33 %	5 %	– 13.315.730
2004	50 %	20 %	– 20.226.538

2 b) Tweedehandse wagens :

Op basis van cijfers van de dienst inschrijvingen voertuigen (D.I.V.) zijn er in het jaar 2000 zowat zijn 693.084 wagens verhandeld.

Vervolgens wordt aangestipt dat de aanpassing van bestaande wagens aan de nieuwe emissienormen technisch zeer moeilijk zal zijn. Een budgettaire minwaarde voor tweedehandse wagens zal dus enkel uitgaan van de verhandeling van wagens welke actueel reeds aan de Euro 4 norm zijn aangepast.

De indeling van de wagens naar brandstofsoort wordt, bij hypothese, gelijk geacht aan deze van de verdeling van het volledige wagenpark.

Derhalve ziet de opdeling eruit als volgt :

1) Benzine :	56,72 %
2) Diesel :	41,75 %
3) LPG :	1,53 %

Een positief budgettair effect gaat uit van de vertraagde degressiviteit van de B.I.V.-schalen voor tweedehandse voertuigen, zoals ze opgenomen is in de artikelen 3 en 4 van het voorontwerp van wet tot wijziging van de artikelen 98 en 100 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

Uitgangspunt tenslotte is ook hier de actuele verdeling van de tweedehandse wagens naar cilinderinhoud en leeftijdscategorie welke voor de beschouwde periode (2002-2004) constant wordt geacht.

Toegepast op de bovenvermelde verdeling zou de voorgestelde degressiviteit van de B.I.V.-schalen jaarlijks zowat 11.268.243 EUR aan bijkomende middelen genereren.

Besluit

Het is logisch dat de voorgestelde fiscale stimuli vanaf 2003 zullen kosten. Het aanpassingsritme naar de Euro 4 norm zal immers stilaan verhogen. Het voorgestelde ritme lijkt alvast vrij realistisch.

Vanaf 2005 houdt het fiscale pro-actieve beleid voor nieuwe wagens op. Niettemin blijft de aangepaste taxatie van de tweedehandse wagens bestaan. Dit is ook logisch wil men het sterk verouderde Belgische wagenpark verjongen. daardoor komt er vanaf 2005 een « budgettaire ruimte »

2 b) Véhicules d'occasion :

Sur la base des chiffres du service des inscriptions de véhicules (SMC), 693.084 véhicules ont été vendus en 2000.

On précise ensuite que l'adaptation des véhicules existants aux nouvelles normes d'émission sera techniquement particulièrement complexe. Une recette négative budgétaire pour les véhicules d'occasion partira seulement de la vente de véhicules déjà adaptés actuellement à la norme Euro 4.

La répartition des véhicules selon le type de carburant est, d'après l'hypothèse, égale à celle de la division du parc automobile total.

Par conséquent, la répartition se présente comme suit :

1) Essence :	56,72 %
2) Diesel :	41,75 %
3) LPG :	1,53 %

Un effet budgétaire positif part de la dégressivité ralentie des échelles-TMC pour les véhicules d'occasion, telle que reprise dans les articles 3 et 4 de l'avant-projet portant modification des articles 98 et 100 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

Point de départ, enfin est ici aussi l'actuelle division des véhicules d'occasion selon la cylindrée et la catégorie d'âge, considérée comme constante pour la période examinée (2002-2004).

Appliqué à la répartition mentionnée ci-dessus, la dégressivité proposée des échelles-TMC générerait annuellement des moyens complémentaires de 11.268.243 EUR.

Décision

Il est logique que les incitants fiscaux proposés entraîneront des coûts à partir de 2003. Le rythme d'adaptation à la norme Euro 4 s'accélérera peu à peu. Le rythme proposé semble très réaliste.

A partir de 2005, la politique fiscale pro-actieve pour les nouveaux véhicules s'achève. Néanmoins, la taxation ajustée des véhicules d'occasion restera d'application. Cela est logique s'il l'on veut rajeunir le vieux parc automobile belge. C'est pourquoi, un espace budgétaire sera mis en

in relatie tot de actuele toestand. De regio's beschikken immers vanaf dat jaar over 11.268.243 EUR aan bijkomende middelen.

Tenslotte dient aangestipt dat een quasi budgettaire neutraliteit bestaat over de periode 2002-2005.

place à partir de 2005 en rapport avec la situation actuelle. Les régions disposeront à partir de cette année-là de 11.268.243 EUR de moyens supplémentaires.

Finalement, il faut signaler qu'une quasi neutralité budgétaire existe pour la période 2002-2005.