

**PARLEMENT DE LA RÉGION  
DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

19 AVRIL 2013

---

**PROJET D'ORDONNANCE**

**portant le Code bruxellois de l'Air,  
du Climat et de la Maîtrise de l'Énergie**

---

**AMENDEMENTS**

**après rapport**

---

---

*Voir :*

**Documents du Parlement :**

A-353/1 – 2012/2013 : Projet d'ordonnance.

A-353/2 – 2012/2013 : Rapport.

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

---

GEWONE ZITTING 2012-2013

19 APRIL 2013

---

**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

**houdende het Brussels Wetboek van Lucht,  
Klimaat en Energiebeheersing**

---

**AMENDEMENTEN**

**na verslag**

---

---

*Zie :*

**Stukken van het Parlement :**

A-353/1 – 2012/2013 : Ontwerp van ordonnantie.

A-353/2 – 2012/2013 : Verslag.

N° 1 (de Mmes Anne-Charlotte d'URSEL (F) et Marion LEMESRE (F))

*Article 2.1.1*

Au point 8°, remplacer les mots « *Consommation « zéro énergie » : consommation d'énergie nulle ou très faible* » par les mots « *Consommation « d'énergie quasi nulle » : consommation d'énergie quasi nulle ou très basse d'énergie* ».

JUSTIFICATION

Le titre 2, chapitre 1<sup>er</sup>, du livre 2 du projet vise à transposer la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 « sur la performance énergétique des bâtiments ».

L'article 2 de ladite directive définit le « *bâtiment dont la consommation d'énergie est quasi nulle* », comme « *un bâtiment qui a des performances énergétiques très élevées déterminées conformément à l'annexe I. La quantité quasi nulle ou très basse d'énergie requise devrait être couverte dans une très large mesure par de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, notamment l'énergie produite à partir de sources renouvelables sur place ou à proximité* ».

Or, le présent projet définit « *Consommation « zéro énergie »* » comme suit : « *consommation d'énergie nulle ou très faible, obtenue grâce à une efficacité énergétique élevée, et qui devrait être couverte dans une très large mesure par de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, notamment l'énergie produite à partir de sources renouvelables sur place ou à proximité* ».

Cette définition, qui s'écarte de la terminologie employée par la directive, apparaît plus exigeante et plus floue que ce qui est prévu par l'U.E..

En effet, alors que le concept de basse énergie renvoie à des critères techniques définis, il nous semble plus difficile de déterminer ce que recouvre le concept de « *consommation d'énergie très faible* ».

Comme le souligne le Conseil d'Etat dans son avis n° 52.007/VR/3/4, « *il est néanmoins recommandé, par souci de clarté – et, dès lors, dans l'intérêt de la sécurité juridique – de s'inspirer autant que possible de la terminologie de cette directive. L'avant-projet devra être réexaminé en conséquence* ».

Compte tenu de l'ampleur des nouvelles exigences, il convient également d'être très précis au niveau légistique, en énonçant clairement les objectifs et les définitions.

Nr. 1 (van mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en Marion LEMESRE (F))

*Artikel 2.1.1*

In het 8°, de woorden « *« Zero energie verbruik » : geen of zeer laag energieverbruik* » te vervangen door de woorden « *« Bijna energieneutraal » : nagenoeg geen of zeer laag energieverbruik* ».

VERANTWOORDING

Titel 2, hoofdstuk 1 van boek 2 van het ontwerp strekt tot het omzetten van richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 “over de energieprestatie van de gebouwen ».

Artikel 2 van voornoemde richtlijn omschrijft « *bijna energieneutraal* » als « *een gebouw met een zeer hoge energieprestatie, zoals vastgesteld volgens bijlage I. De dichtbij nul liggende of zeer lage hoeveelheid energie die is vereist, dient in zeer aanzienlijke mate te worden geleverd uit hernieuwbare bronnen, en dient energie die ter plaatse of dichtbij uit hernieuwbare bronnen wordt geproduceerd te bevatten* ».

In dit ontwerp wordt « *bijna energieneutraal* » echter als volgt omschreven : « *geen of zeer laag energieverbruik, verkregen dankzij een hoge energie-efficiëntie en die in zeer aanzienlijke mate dient te worden geleverd uit hernieuwbare bronnen, met name de energie die ter plaatse of dichtbij uit hernieuwbare bronnen wordt geproduceerd* ».

Die omschrijving, die afwijkt van de terminologie die in de richtlijn gebruikt wordt, lijkt veeleisender en vager dan hetgeen voorgeschreven is door de E.U..

Het begrip « *basse énergie* » (Franse tekst) verwijst naar vastgelegde technische criteria. Het lijkt ons moeilijker te bepalen wat bedoeld wordt met het begrip « *consommation d'énergie très faible* » (Franse tekst).

Zoals de Raad van State benadrukt in zijn advies nr. 52.007/VR/3/4 « *verdient het omwille van de duidelijkheid – en bijgevolg de rechtszekerheid – toch aanbeveling om zo nauw als mogelijk aan te sluiten bij de terminologie van die richtlijn. Het voorontwerp dient gelet hierop te worden herbekeken* ».

Gelet op de omvang van de nieuwe eisen, blijkt overigens eveneens de nood aan uiterste nauwkeurigheid op legistisch vlak, door de doelstellingen en de omschrijvingen zeer duidelijk te verwoorden.

Enfin, si l'intention est de s'inscrire dans l'esprit de la directive, autant la transposer quasi-littéralement.

Tot slot, als het de bedoeling is de geest van de richtlijn te volgen, kan ze beter nagenoeg letterlijk omgezet worden.

N° 2 (de Mmes Anne-Charlotte d'URSEL (F) et Marion LEMESRE (F))

*Article 2.2.3*

Au § 3, remplacer les mots « *consommation « zéro énergie »* » par les mots « *consommation « d'énergie quasi nulle »* ».

JUSTIFICATION

Selon cette disposition du § 3 de l'article 2.2.3, les unités PEB neuves doivent répondre aux exigences PEB consommation « zéro énergie » à partir du 1er janvier 2021.

Or, l'objectif fixé par l'Union européenne en matière de performance énergétique des bâtiments pour 2021 est de veiller à ce que d'ici au 31 décembre 2020, tous les nouveaux bâtiments soient à consommation « d'énergie quasi nulle ».

Compte tenu du défi considérable que ces nouvelles exigences peuvent représenter pour les professionnels du secteur de la construction et de leurs impacts socio-économiques, nous plaidons pour que ces exigences PEB s'alignent précisément sur celles fixées par l'Union Européenne.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
Marion LEMESRE (F)

Nr. 2 (van mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en Marion LEMESRE (F))

*Artikel 2.2.3*

In § 3, de woorden « *zero energie verbruik* » te vervangen door de woorden « *bijna energieneutraal* ».

VERANTWOORDING

Volgens deze bepaling van § 3 van artikel 2.2.3, moeten de nieuwe EPB-eenheden vanaf 1 januari 2021 beantwoorden aan de EPB-eisen « zero energieverbruik ».

De Europese Unie heeft echter als doelstelling inzake de energiestaat van gebouwen voor 2021 vooropgesteld ervoor te zorgen dat tegen 31 december 2020, alle nieuwe gebouwen « bijna energieneutraal » zijn.

Gelet op de aanzienlijke uitdaging die die nieuwe eisen kunnen inhouden voor de vakmensen uit de bouwsector en de sociaal-economische weerslag ervan, pleiten wij ervoor deze EPB-eisen precies te doen overeenstemmen met degene die bepaald werden door de Europese Unie.

## N° 3 (de Mme Marion LEMESRE (F))

*Livre 2, titre 3, chapitre 3*

Supprimer le chapitre 3 du titre 3 du livre 2.

## JUSTIFICATION

Les dispositions du chapitre 3 du titre 3 du livre 2 relatives au stationnement hors voirie visent à réguler, au travers des permis d'environnement, le nombre d'emplacements de parcage accessoires aux bureaux. Ces mesures doivent permettre à terme de limiter puis de réduire le parc de stationnement hors voirie dans la Région.

Cet amendement vise à supprimer ces dispositions.

En effet, la diminution de la pression automobile passe avant tout par la mise en œuvre d'une offre alternative.

Les politiques de mobilité doivent impérativement s'inscrire dans une vision stratégique globale, transversale et coordonnée. En matière de mobilité, les politiques doivent être complémentaires et mises en œuvre de façon concomitante.

Or, en l'état actuel, ces conditions minimales ne sont pas remplies.

Le RER est repoussé à un hypothétique 2025 ; le plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 de la SNCB (PPI) ne comporte aucune vision pour Bruxelles; le développement d'une offre de transport public intra-bruxellois (métro, tram, bus) performant, confortable, sécurisant fait encore défaut ; le développement de parkings de transit est au point mort ; le plan régional de stationnement vise à supprimer des places en voirie; les mesures d'accompagnement des entreprises sont insuffisantes ; la coordination des politiques au niveau des trois Régions et du fédéral est absente ;...

Dans ces conditions, la suppression des emplacements de parking hors voirie ne ferait que favoriser la délocalisation des entreprises, la fuite des investissements et, à terme, entraînerait la désertification et la paupérisation de la Région bruxelloise et, plus particulièrement, du Pentagone.

On peut également craindre les effets pervers de la mesure qui risque de toucher avant tout les personnes qui, pour diverses raisons, ont légitimement besoin de se déplacer en voiture.

Cette mesure a également des effets sur la diminution de la valeur immobilière. Les fédérations professionnelles UPSI (secteur immobilier) et FPB (parkings) estiment à 750 millions d'euros « *la seule perte de valeur immobilière*

## Nr. 3 (van mevrouw Marion LEMESRE (F))

*Boek 2, titel 3, hoofdstuk 3*

Hoofdstuk 3 van titel 3 van boek 2 te doen vervallen.

## VERANTWOORDING

De bepalingen van hoofdstuk 3, titel 3, boek 2, betreffende parkings buiten de openbare weg, beogen via milieuvergunningen het aantal parkeerplaatsen bij kantoren te regelen. Die maatregelen moeten op termijn de mogelijkheid bieden de parkings buiten de openbare weg te beperken en vervolgens te verminderen.

Dit amendement beoogt die bepalingen te doen vervallen.

Om de druk van het autoverkeer te verlagen, moet immers in de allereerste plaats een alternatief aanbod tot stand worden gebracht.

De beleidsmaatregelen inzake mobiliteit moeten absoluut deel uitmaken van een algemene, transversale en gecoördineerde visie. Inzake mobiliteit moeten de maatregelen elkaar aanvullen en simultaan worden uitgevoerd.

Thans zijn die minimumvoorwaarden evenwel niet vervuld.

Het GEN is uitgesteld tot 2025 ; het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS (MIP) bevat geen enkele visie voor Brussel; er wordt nog altijd geen performant, comfortabel, veilig aanbod aan openbaar vervoer binnen Brussel (metro, tram, bus) uitgewerkt ; en ook de bouw van transitparkings staat stil; het gewestelijk parkeerplan beoogt plaatsen op de openbare weg af te schaffen ; de maatregelen voor de begeleiding van de bedrijven volstaan niet ; er is geen coördinatie van de beleidsmaatregelen op het niveau van de drie Gewesten en de federale overheid ;...

In die omstandigheden, zou het afschaffen van parkeerplaatsen buiten de openbare weg enkel de verhuizing van de bedrijven en kapitaalvlucht in de hand werken, en uiteindelijk leiden tot een leegloop en verarming van het Brussels Gewest, meer in het bijzonder de Vijfhoek.

Tevens kan gevreesd worden voor de perverse gevolgen van de maatregel, die in de eerste plaats de personen gaat treffen die, om uiteenlopende redenen, werkelijk de auto moeten gebruiken.

Die maatregel leidt ook tot een vermindering van de waarde van het vastgoed. De beroepsverenigingen BVS (vastgoedsector) en FBP (parkings) ramen « *het rechtstreeks verlies aan waarde van het vastgoed voor*

*directe pour les propriétaires privés ainsi que pour les entreprises ».*

Par ailleurs, la réaffectation des emplacements de parcage est loin d'être évidente et plus spécifiquement, la réaffectation en places de parking pour les riverains pose des problèmes liés à l'accès aux immeubles de bureaux, à la sécurisation des sites, à la surveillance, ...

Enfin, compte tenu des impacts néfastes potentiels de cette mesure, il est inacceptable de ne pas l'avoir accompagnée d'une évaluation des impacts socio-économiques.

En somme, en l'absence de la moindre étude d'incidences complète et objective sur tous ces aspects (économie, mobilité, nuisances, etc.) et d'une très large concertation avec l'ensemble des intervenants concernés, cette mesure doit être suspendue.

*privé-eigenaars en voor de bedrijven » op 750 miljoen euro.*

Daarnaast is het helemaal niet evident een andere bestemming te geven aan de parkeerplaatsen; een herbestemming als parkeerplaats voor de buurtbewoners leidt meer bepaald tot problemen inzake de toegang van kantoorgebouwen, de beveiliging van de sites, bewaking, ...

Gelet op de potentiële nefaste invloed van de maatregel, is het onaanvaardbaar dat hij niet gepaard gaat met een evaluatie van de sociaal-economische gevolgen.

Ten slotte, bij gebrek aan enig compleet en objectief onderzoek van de effecten op alle aspecten (economie, mobiliteit, hinder, enz.) en zeer ruim overleg met alle betrokken actoren, moet de maatregel opgeschort worden.

## N° 4 (de Mme Marion LEMESRE (F))

*Article 2.3.56*

Supprimer le dernier alinéa.

## JUSTIFICATION

Il est prévu dans le COBRACE d'augmenter le montant de base de la taxe de 10 % chaque année pendant la durée de validité du permis d'environnement autorisant les emplacements de parcage. Cette augmentation est cumulative d'année en année et perdure sur une durée de 15 années. La charge environnementale pour ces années est égale au montant de base augmenté et multiplié par le nombre d'emplacements de parcage excédentaires.

Cette augmentation substantielle de la taxe peut par conséquent rapidement devenir disproportionnée et insupportable pour le redevable.

À titre d'exemple, en zone A, la charge est égale à 725 euros par place de parking après 5 ans.

En vertu du respect du principe de proportionnalité, l'augmentation de la charge cumulative d'année en année doit être supprimée.

Marion LEMESRE (F)

## Nr. 4 (van mevrouw Marion LEMESRE (F))

*Artikel 2.3.56*

Het laatste lid te doen vervallen.

## VERANTWOORDING

Krachtens het BWLKE wordt het basisbedrag van de belasting elk jaar met 10 % verhoogd tijdens de geldigheidsduur van de milieuvergunning die de parkeerplaatsen toelaat. Die verhoging is cumulatief en duurt 15 jaar lang. De milieubelasting voor die jaren is gelijk aan het verhoogd basisbedrag, vermenigvuldigd met het aantal overtollige parkeerplaatsen.

Die substantiële verhoging van de belasting kan bijgevolg snel buitensporig en ondraaglijk worden voor de belastingplichtige.

De belasting bedraagt bijvoorbeeld na 5 jaar 725 euro per parkeerplaats in zone A.

Krachtens het evenredigheidsbeginsel, moet de jaarlijkse cumulatieve verhoging van de belasting geschrapt worden.

N° 5 (de Mmes Anne-Charlotte d'URSEL (F) et Marion LEMESRE (F))

*Article 2.4.2*

Au § 3, remplacer les mots « *zéro énergie* » par les mots « *d'énergie quasi nulle* ».

JUSTIFICATION

On se référera à la justification de l'amendement n° 2.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)  
Marion LEMESRE (F)

Nr. 5 (van mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en Marion LEMESRE (F))

*Artikel 2.4.2*

In § 3, de woorden « *zero energieverbruik* » te vervangen door de woorden « *bijna energieneutraal* ».

VERANTWOORDING

Er wordt verwezen naar de verantwoording van het amendement nr. 2.



## N° 6 (de Mme Marion LEMESRE (F))

*Article 4.4.1*

Insérer entre la première phrase et la deuxième phrase une nouvelle phrase, libellée comme suit : « *Le chapitre 3 du titre 3 du livre 2 ne peut entrer en vigueur qu'après que le Gouvernement aura transmis au Parlement une étude d'incidences socio-économiques complète et objective des effets des dispositions dudit chapitre.* ».

## JUSTIFICATION

Compte tenu des impacts néfastes potentiels des dispositions du chapitre 3 relatif au stationnement hors voirie, il est inacceptable de ne pas prévoir une évaluation des impacts socio-économiques préalablement à son entrée en vigueur.

Par conséquent, il faut prévoir que le Gouvernement ne peut fixer l'entrée en vigueur de ce chapitre qu'après avoir transmis au Parlement une étude d'incidences complète et objective (économie, mobilité, nuisances, etc.) des dispositions du chapitre 3.

Le Parlement doit en effet être pleinement informé des incidences de telles mesures avant leur entrée en vigueur.

Marion LEMESRE (F)

## Nr. 6 (van mevrouw Marion LEMESRE (F))

*Artikel 4.4.1*

Tussen de eerste zin en de tweede zin, een nieuwe zin in te voegen luidend : « *Hoofdstuk 3 van titel 3 van boek 2, kan enkel in werking treden nadat de Regering aan het Parlement een volledige en objectieve studie heeft bezorgd over de sociaal-economische effecten van de bepalingen van voornoemd hoofdstuk.* ».

## VERANTWOORDING

Gelet op de potentiële nefaste effecten van de bepalingen van hoofdstuk 3 betreffende parkeren buiten de openbare weg, is het onaanvaardbaar niet te voorzien in een evaluatie van de sociaal-economische effecten ervan, vóór de inwerkingtreding van de maatregel.

Bijgevolg moet bepaald worden dat de Regering de inwerkingtreding van dit hoofdstuk enkel kan vastleggen na het Parlement een volledige en objectieve studie te hebben bezorgd inzake de effecten (economie, mobiliteit, hinder, enz.) van de bepalingen van hoofdstuk 3.

Het Parlement moet immers ten volle op de hoogte zijn van de effecten van dergelijke maatregelen, vóór de inwerkingtreding ervan.

N° 7 (de M. Didier GOSUIN (F), Mmes Caroline PERSOONS (F) et Béatrice FRAITEUR (F))

*Article 4.4.1*

Au livre 4, titre 4, remplacer l'article 4.4.1 par la disposition suivante :

« La présente ordonnance entre en vigueur le jour de la publication au Moniteur belge des arrêtés d'exécution s'y rapportant. ».

JUSTIFICATION

Compte tenu de l'absence d'évaluation de l'impact socio-économique et de mobilité dans le présent Code, et en particulier dans les chapitres consacrés au stationnement hors voirie, à l'amélioration de la performance environnementale des véhicules, aux dispositions spécifiques à l'air et au climat notamment dans la mise en oeuvre des zones de basses émissions ;

Compte tenu que le 6 juillet 2012, la Commission européenne a refusé à la Région bruxelloise sa demande de report du respect des normes de qualité de l'air ;

Compte tenu que la Région bruxelloise n'a proposé aucune mesure structurelle et efficace pour améliorer la qualité de l'air et respecter les normes européennes dans le présent Code ;

Compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat sur l'avant-projet d'ordonnance, qui indique en observation préliminaire que « bien que l'adoption du Code bruxellois constitue une nouvelle manifestation de la volonté du législateur régional bruxellois et que le Code dans son entier soit susceptible d'un recours devant la Cour constitutionnelle, le Conseil d'État, vu le surcroît actuel de demandes soumises à la section de législation et le délai imparti, qui est nettement insuffisant pour examiner un avant-projet à ce point volumineux et complexe, a fait porter son examen essentiellement sur les dispositions qui sont nouvelles par rapport aux ordonnances dont l'abrogation est visée. Compte tenu des circonstances, l'examen effectué a été nécessairement sommaire, même dans les limites susmentionnées.

Il ne peut dès lors se déduire d'office de l'absence, dans cet avis, d'observation concernant une disposition que cette dernière n'appelle aucune observation. Cela ne signifie pas non plus que si des observations sont formulées à l'égard d'une disposition, elle ne peut plus faire l'objet d'autres observations » ;

Nr. 7 (van de heer Didier GOSUIN (F), mevrouw Caroline PERSOONS (F) en mevrouw Béatrice FRAITEUR (F))

*Artikel 4.4.1*

In boek 4, titel 4, het artikel 4.4.1 te vervangen door de volgende bepaling :

« Deze ordonnantie treedt in werking op de dag waarop de uitvoeringsbesluiten met betrekking ertoe worden bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. ».

VERANTWOORDING

Aangezien dit wetboek geen evaluatie bevat van de impact op sociaal-economisch vlak en op het vlak van de mobiliteit, inzonderheid in de hoofdstukken betreffende parkeren buiten de openbare weg, de verbetering van de milieuprestatie van de voertuigen, de specifieke bepalingen inzake de lucht en het klimaat, met name bij de tenuitvoerlegging van de lage-uitstootzones ;

Aangezien de Europese Commissie op 6 juli 2012 het verzoek van het Brussels Gewest tot uitstel voor de naleving van de normen inzake de luchtkwaliteit heeft verworpen ;

Aangezien het Brussel Gewest in dit Wetboek geen enkele structurele en doeltreffende maatregel heeft voorgesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren en de Europese normen na te leven ;

Gelet op het advies van de Raad van State over het voorontwerp van ordonnantie, met de volgende voorafgaande opmerking : « Hoewel het aannemen van het Brussels Wetboek een nieuwe wilsuiting van de ordonnantiegever uitmaakt en het volledige wetboek aanvechtbaar zal zijn bij het Grondwettelijk Hof, heeft de Raad van State, gelet op de huidige overbevraging van de afdeling Wetgeving en op de toegemeten termijn, die geenszins volstaat voor de behandeling van een dergelijk omvangrijk en complex voorontwerp, zich toegespitst op een onderzoek van de bepalingen die nieuw zijn ten opzichte van de op te heffen ordonnanties (2). Ook dat onderzoek is, gelet op de aangegeven omstandigheden, noodzakelijkerwijze summier geweest, zelfs binnen de hiervoor aangegeven beperking.

Uit de vaststelling dat in dit advies over een bepaling niets wordt opgemerkt, mag bijgevolg niet zonder meer worden afgeleid dat er niets over kan worden opgemerkt. Evenmin betekent het gegeven dat over een bepaling wel iets wordt opgemerkt, dat er niets meer kan over worden opgemerkt. » ;

Compte tenu des discordances soulignées par le Conseil économique et social entre les mesures prévues dans le présent Code, le Plan régional de stationnement et le Plan Iris 2 ;

Compte tenu des éléments susmentionnés qui démontrent toutes les lacunes de ce texte, il y a lieu de reporter l'entrée en vigueur du présent Code à la publication des arrêtés d'exécution.

Didier GOSUIN (F)  
Caroline PERSOONS (F)  
Béatrice FRAITEUR (F)

Gelet op de door de Economische en Sociale Raad benadrukte tegenstrijdigheden tussen de maatregelen waarin dit Wetboek voorziet, het Gewestelijk Parkeerplan en het Iris 2-plan ;

Gelet op de voornoemde elementen die alle leemtes van deze tekst aantonen, moet de inwerkingtreding van dit Wetboek worden uitgesteld tot bij de bekendmaking van de uitvoeringsbesluiten.

N° 8 (de Mme Olivia P'TITO (F), MM. Arnaud PINXTEREN (F), Benoît CEREXHE (F), Mmes Els AMPE (N) et Annemie MAES (N))

*Article 2.3.55*

Au paragraphe 2, 1er alinéa de l'article 2.3.55, remplacer les mots « *est due au moment de la décision* » par les mots « *est due au premier janvier de l'année qui suit le moment de la décision* ».

JUSTIFICATION

La modification de l'article 2.3.55 par cet amendement a comme conséquence que la taxe environnementale peut être enrôlée en une fois par exercice d'imposition.

Le processus de recouvrement et de perception devient par conséquent plus facile à gérer et plus efficient et efficace.

Cette modification simplifie aussi l'application de l'indexation du montant de base de la taxe prévue par l'article 2.3.56 vu que cette indexation doit se faire au premier janvier.

Nr. 8 (van mevrouw Olivia P'TITO (F), de heren Arnaud PINXTEREN (F), Benoît CEREXHE (F), mevrouw Els AMPE (N) en mevrouw Annemie MAES (N))

*Artikel 2.3.55*

In paragraaf 2, eerste lid van artikel 2.3.55, de woorden « *is verschuldigd op het ogenblik van de beslissing* » te vervangen door de woorden « *is verschuldigd op 1 januari van het jaar volgend op het ogenblik van de beslissing* ».

VERANTWOORDING

De wijziging van artikel 2.3.55 door dit amendement heeft tot gevolg dat de milieubelasting voor een belastingjaar in één keer kan worden ingekohierd.

Het proces van de invordering en de inning van deze belasting wordt bijgevolg gemakkelijker te beheren en meer efficiënt en doeltreffend.

Deze wijziging vereenvoudigt ook de toepassing van de indexatie van het basisbedrag van de belasting voorzien in artikel 2.3.56 aangezien deze indexatie plaats moet vinden op 1 januari.

N° 9 (de Mme Olivia P'TITO (F), MM. Arnaud PINXTEREN (F), Benoît CEREXHE (F), Mmes Els AMPE (N) et Annemie MAES (N))

*Article 2.3.55*

Au paragraphe 2, alinéa 2 de l'article 2.3.55, remplacer les mots « *est également due à la date anniversaire de la prolongation* » par les mots « *est également due au premier janvier de l'année qui suit la date anniversaire de la prolongation* ».

JUSTIFICATION

La modification de l'article 2.3.55 par cet amendement a comme conséquence que la taxe environnementale peut être enrôlée en une fois par exercice d'imposition.

Le processus de recouvrement et de perception devient par conséquent plus facile à gérer et plus efficient et efficace.

Cette modification simplifie aussi l'application de l'indexation du montant de base de la taxe prévue par l'article 2.3.56 vu que cette indexation doit se faire au premier janvier.

Olivia P'TITO (F)  
Arnaud PINXTEREN (F)  
Benoît CEREXHE (F)  
Els AMPE (N)  
Annemie MAES (N)

Nr. 9 (van mevrouw Olivia P'TITO (F), de heren Arnaud PINXTEREN (F), Benoît CEREXHE (F), mevrouw Els AMPE (N) en mevrouw Annemie MAES (N))

*Artikel 2.3.55*

In paragraaf 2, tweede lid van artikel 2.3.55, de woorden « *is verschuldigd op de verjaardag van de verlenging* » te vervangen door de woorden « *is verschuldigd op 1 januari van het jaar volgend op de verjaardag van de verlenging* ».

VERANTWOORDING

De wijziging van artikel 2.3.55 door dit amendement heeft tot gevolg dat de milieubelasting voor een belastingjaar in één keer kan worden ingekohierd.

Het proces van de invordering en de inning van deze belasting wordt bijgevolg gemakkelijker te beheren en meer efficiënt en doeltreffend.

Deze wijziging vereenvoudigt ook de toepassing van de indexatie van het basisbedrag van de belasting voorzien in artikel 2.3.56 aangezien deze indexatie plaats moet vinden op 1 januari.