



GEWONE ZITTING 2016-2017

4 OKTOBER 2016

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende een samenwerkingsakkoord
over een hervorming van de
verkeersbelasting en de belasting op de
inverkeerstelling voor de wagens die
ingeschreven zijn op naam van
rechtspersonen**

(ingediend door de heren Vincent DE WOLF (F),
Abdallah KANFAOUI (F) en Boris DILLIES (F))

Toelichting

Dit voorstel van resolutie strekt ertoe de Brusselse verkeersbelastingen voor rechtspersonen te hervormen. Het heeft dus betrekking op de optimalisatie van de heffingswijzen en aldus enkele van de meest pertinente kenmerken van de voertuigen van een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstbejag met leasingactiviteiten zo coherent en billijk mogelijk in rekening te brengen en zulks tegen de kostprijs van de milieueffecten die zij veroorzaken.

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

4 OCTOBRE 2016

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à un accord de coopération
portant sur une réforme de la taxe de
circulation et de la taxe de mise en
circulation pour les voitures
immatriculées au nom de personnes
morales**

(déposée par MM. Vincent DE WOLF (F),
Abdallah KANFAOUI (F) et Boris DILLIES (F))

Développements

La présente proposition de résolution a pour objet de réformer l'architecture de la fiscalité automobile bruxelloise des personnes morales. Elle porte donc sur l'optimisation des méthodes de prélèvements permettant de faire contribuer de la façon la plus cohérente et la plus juste possible certaines des caractéristiques les plus pertinentes des véhicules appartenant à une société, à une entreprise publique autonome ou à une association sans but lucratif à activités de leasing, et ce, aux coûts engendrés par les divers impacts que ceux-ci génèrent sur le plan environnemental.

**Kenmerken van het wagenpark
ingeschreven op naam van rechtspersonen
in het Brussels Gewest**

Op basis van de meest recente gegevens, telde het wagenpark ingeschreven op naam van rechtspersonen in het Brussels Gewest 175.333 wagens eind 2014, i.e. 34,72 % van het totale aantal ingeschreven wagens in het Brussels Gewest. Dat is een lichte stijging in vergelijking met de toestand van 17 jaar geleden (+ 7,72 %).

Als men de samenstelling van dat wagenpark volgens de ouderdom en het type brandstof nader bekijkt, ziet men het volgende :

Op het vlak van de ouderdom, is het aandeel van de voertuigen van 11 jaar en ouder zeer licht gestegen tussen 1997 en 2014, maar dat blijft verwaarloosbaar : van 2,17 naar 4 %. Aan de andere zijde van het spectrum, is het aandeel van de nieuwste wagens (jonger dan 2 jaar) met bijna 10 % achteruit gegaan, maar het blijft wel het grootste aandeel van het wagenpark ingeschreven op naam van rechtspersonen in het Brussels Gewest, te weten 62,12 %.

Wat het type brandstof betreft, is het aantal dieselwagens tussen 1997 en 2014 bijna altijd blijven stijgen, van 66.490 tot 149.550, terwijl de benzine wagens zijn blijven dalen, van 54.480 naar 23.058. Het aandeel van de dieselwagens is op 17 jaar tijd dus gestegen van 54,61 % tot 85,29 %.

- 1 Het gaat over de voertuigen ingeschreven bij de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het gaat in het bijzonder over volgende voertuigen : (i) de voertuigen ontworpen voor exclusief vervoer van personen en die, in het geval van bezoldigd personenvervoer, maximum acht zitplaatsen tellen naast die van de chauffeur ; (ii) de gemengde voertuigen ontworpen voor het vervoer van personen en voorwerpen en die, in het geval van bezoldigd personenvervoer, maximum acht zitplaatsen tellen naast die van de chauffeur ; (iii) de minibussen ontworpen voor het vervoer van personen en die, in het geval van bezoldigd personenvervoer, maximum acht zitplaatsen tellen naast die van de chauffeur en die uitgerust zijn met een carrosserie van het type bestelwagen of autobus en (iv) de voertuigen voor persoonlijk gebruik zoals de autocaravans, de ziekenwagens en de lijkwagens. De volgende voertuigen zijn vrijgesteld van inschrijving bij de DIV : de voertuigen van Defensie en de voertuigen met een handelsplaat. Het gaat hier dus ook niet om de voertuigen voor het vervoer van goederen onder de 3,5 ton MTM (bestelwagens) en de voertuigen boven de 3,5 ton MTM bestemd voor goederenvervoer.
- 2 Federaal Planbureau, Wagenpark, verdeling volgens type eigenaar, Gewest, type voertuig, brandstof, cilinderinhoud en leeftijdscategorie, http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=fr&ID=14 – Rechtspersonen.

**Caractéristiques du parc de véhicules
immatriculés au nom de personnes morales
en Région de Bruxelles-Capitale**

Selon les données les plus récentes, le parc de véhicules¹ immatriculés au nom de personnes morales en Région bruxelloise comptait 175.333 véhicules fin 2014, ce qui constitue 34,72 % du parc total de véhicules immatriculés en Région bruxelloise. Cela constitue une évolution légèrement à la hausse si l'on compare avec la situation d'il y a 17 ans (+ 7,72 %).

Si on analyse de plus près la composition de ce parc automobile suivant les caractéristiques de classes d'âge et de type de carburants, on peut observer les éléments suivants :

En termes d'ancienneté, la part de véhicules âgés de 11 ans et plus a très légèrement crû entre 1997 et 2014 mais reste négligeable, passant de 2,17 % à 4 %. À l'autre bout du spectre, la part de véhicules les plus neufs (catégorie de moins de 2 ans d'âge) a connu un recul de près de 10 % mais elle reste de loin la part la plus importante du parc des véhicules immatriculés au nom de personnes morales en Région bruxelloise avec 62,12 % des véhicules.

Au niveau des carburants, on peut observer qu'entre 1997 et 2014, le nombre de véhicules à motorisation diesel a crû presque sans discontinuer, passant de 66.490 à 149.550 unités, là où les véhicules à motorisation essence n'ont fait que diminuer, passant de 54.480 à 23.058 unités. En termes de parts, cela signifie que la part du diesel est passée de 54,61 % à 85,29 % en 17 ans.

- 1 Les véhicules pris en considération sont les véhicules immatriculés auprès de la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV) du SPF Mobilité et Transports. Il s'agit plus particulièrement des véhicules suivants : (i) les voitures dont l'habitacle est conçu et construit à l'usage exclusif du transport de personnes et qui, en cas de transport rémunéré de personnes, contiennent au maximum huit places assises outre le siège du conducteur ; (ii) les voitures mixtes conçues et construites pour le transport de personnes et d'objets et qui, en cas de transport rémunéré de personnes, comportent au maximum huit places assises, outre le siège du conducteur ; (iii) les minibus, conçus et construits pour le transport de personnes et qui, en cas de transport rémunéré de personnes, contiennent au maximum huit places assises, outre le siège du conducteur et qui sont pourvus d'une carrosserie du type des camionnettes ou autobus et (iv) les voitures à usage particulier, notamment les autocaravanes, les ambulances et les corbillards. Les véhicules suivants sont dispensés d'immatriculation auprès de la DIV : les véhicules utilisés par la Défense, de même que ceux pourvus d'une plaque commerciale. Ne sont dès lors pas pris en considération les véhicules destinées au transport de marchandises de moins de 3,5 t de MMA (camionnettes) et les véhicules de plus de 3,5 t de MMA destinées au transport de marchandises.
- 2 Bureau fédéral du Plan, Parc automobile, répartition par type de propriétaire, région, type de véhicule, carburant, cylindrée et classe d'âge (eqbe_rd_stkvp_nbr) – Personnes morales.

Op het vlak van alternatieve brandstoffen, blijft het aandeel van *full electric* en aardgas onbeduidend, maar er is een opvallende vooruitgang van de *full electric* sinds 2009 en een spectaculaire stijging de jongste vijf jaar (van 1 naar 471).

Bij de hybride wagens, staan niet de dieselwagens maar wel de benzinewagens ruim op de eerste plaats, met 1.678 wagens tegen 305 in 2014. Die toename is vroeger begonnen (2008 tegenover 2012), maar de dieselwagens halen hun achterstand in want hun aandeel is vervijfvoudigd in drie jaar tijd.

Huidige heffingswijzen in het Brussels Gewest (vereenvoudigen)

De fiscale regeling voor de belastingen op de wagens kan worden opgesplitst in drie delen. Het eerste heeft betrekking op alle heffingen op de aanschaf van het voertuig, te weten de btw en de belasting op de inverkeerstelling. De tweede fiscale grondslag is het eigenlijke bezit, en hier gaat het dus vooral over de verkeersbelasting. Het derde deel van de huidige belastingregeling houdt verband met het gebruik van het voertuig, inzonderheid via de accijnzen en de btw op de brandstof. Via deze resolutie, willen wij enkel de fiscale instrumenten hervormen waarvoor het Brussels Gewest bevoegd is, te weten de belasting op de inverkeerstelling³ enerzijds en de verkeersbelasting anderzijds. De inning van beide belastingen geschiedt, enkel nog voor het Brussels Gewest, nog steeds door de FOD Financiën.

Belasting op de inverkeerstelling (BIV)⁴

De BIV bestaat in een eenmalige belasting op nieuwe of tweedehandsvoertuigen zodra ze worden gebruikt op de openbare weg. Het bedrag van de belasting hangt af van het vermogen van de motor, uitgedrukt in fiscale paardenkracht (PK) of in kilowatt (kW). De belasting wordt berekend aan de hand van het fiscale vermogen, volgens een degressieve schaal die rekening houdt met de ouderdom van het voertuig.

Verkeersbelasting (VB)⁵

Voor de niet elektrische voertuigen, wordt de verkeersbelasting berekend op het vermogen van de motor en de cilinderinhoud, uitgedrukt in fiscale paardenkracht (PK).

- 3 Artikelen 94 tot 107 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.
- 4 Alle tarieven van de belasting op de inverkeerstelling zijn als bijlage bij dit dossier gevoegd.
- 5 Alle tarieven van de verkeersbelasting bevinden zich in bijlage 10.1 van dit dossier.

Au niveau des carburations alternatives, si la part du *full electric* et du gaz naturel reste infime, il faut noter une progression particulièrement pour le *full electric* depuis 2009 avec une hausse spectaculaire depuis 5 ans (de 1 à 471 unités).

Par ailleurs, il faut soulever également que pour ce qui est de l'hybride, ce n'est pas le diesel mais l'essence qui occupe largement la première place du parc, avec 1.678 unités contre 305 unités en 2014, une progression amorcée plus tôt (2008 contre 2012) mais que rattrape l'hybride diesel dont le parc a quintuplé en trois ans.

Modes de prélèvement actuellement employés en Région bruxelloise (simplifier)

Le régime fiscal de taxation des voitures peut se décliner en trois parties. La première a trait à l'ensemble des taxes qui interviennent lors de l'acquisition du véhicule, à savoir la TVA et la Taxe de Mise en Circulation. La deuxième assiette fiscale concerne la possession proprement dite et se matérialise principalement par la taxe de circulation. La troisième partie du régime fiscal actuel est lié à l'usage du véhicule, et ce, notamment, au travers des accises et de la TVA sur les carburants. En ce qui concerne le présent dossier, nous modifierons uniquement les outils fiscaux pour lesquels la Région bruxelloise est compétente, à savoir la taxe de mise en circulation³ d'une part et la taxe de circulation d'autre part. À noter que la perception de ces deux taxes est encore, pour la seule Région bruxelloise, effectuée par le SPF Finances.

Taxe de mise en circulation (TMC)⁴

La TMC consiste en une taxe unique qui porte sur les véhicules neufs ou d'occasions dès que ces derniers sont utilisés sur la voie publique. Le montant de cette taxe est fonction de la puissance du moteur exprimée en chevaux fiscaux (CV) ou en kilowatts (kW). Cette taxe est établie en fonction de la puissance fiscale, selon un barème dégressif d'après l'ancienneté du véhicule.

Taxe de circulation (TC)⁵

La taxe de circulation est basée, pour les voitures automobiles non électriques, sur la puissance du moteur et la cylindrée exprimées en chevaux fiscaux (CV).

- 3 Articles 94 à 107 du Code des taxes assimilées aux revenus.
- 4 L'ensemble des tarifs de la taxe de mise en circulation se trouve en annexe du présent dossier.
- 5 L'ensemble des tarifs de la taxe de circulation se trouve à l'annexe 10.1 du présent dossier.

Grenzen van de BIV en VB

In 2010, wees het federaal milieurapport⁶ er al op dat « Algemeen gezien worden de BIV-modaliteiten niet genomen in het kader van een milieubeleid. De tarieven schommelen niet naargelang er meer of minder sprake is van vervuiling, maar in functie van het motorvermogen. Bovendien zet het feit dat de belasting vermindert in functie van de leeftijd van het voertuig aan om oudere en dus meer vervuilende voertuigen in het verkeer te brengen. We moeten echter wel opmerken dat er een reductie is voor voertuigen die op LPG rijden, een relatief « schone » brandstof. ».

In hetzelfde verslag, staat dat de toepassingswijzen van de VB weinig rekening houden met milieucriteria. Voor wagens, wagens voor dubbel gebruik en minibussen varieert het tarief *in fine* volgens de cilinderinhoud, hoewel de vervuilende emissies niet evenredig zijn met de cilinderinhoud.

Voorgestelde hervorming

Beschrijving

Aangezien de huidige regeling onvoldoende rekening houdt met milieucriteria, is het belangrijk nieuwe berekeningsmethodes vast te stellen en bijgevolg ook nieuwe bijsturingsvariabelen. In dat opzicht, maakt de ecoscore het mogelijk om rekening te houden met een groot aantal factoren en aldus met elke negatieve externe impact van de voertuigen.

De ecoscore beoordeelt aldus een voertuig op zijn milieuprestaties⁷ : broeikaseffect (vooral CO₂), luchtverontreiniging (bijvoorbeeld fijne partikels en stikstofdioxide, die een impact hebben op de volksgezondheid en de gezondheid van de ecosystemen) en geluidsoverlast. Elk model krijgt een ecoscore van 0 tot 100 : hoe dichter de score bij 100, hoe minder vervuilend het voertuig is. Men vindt voertuigen met een ecoscore van meer dan 65 in bijna alle prijs- en modelsegmenten.

6 FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu DG Leefmilieu (2010), federaal milieurapport 2004-2008, p. 432.

7 <http://www.ecoscore.be/info/ecoscore> (geraadpleegd op 22.08.2016).

Limites de la TMC et de la TC

En 2010, le Rapport fédéral en matière d'environnement⁶ pointait déjà le fait que « les modalités de la TMC ne vont pas dans le sens d'une politique environnementale. Les taux varient non pas selon le caractère plus ou moins polluant du véhicule, mais en fonction de la puissance du moteur. En outre, le fait que la taxe diminue avec l'ancienneté du véhicule incite à la mise en circulation de véhicules anciens et donc plus polluants. À noter toutefois la réduction pour les véhicules qui roulent au LPG, un carburant relativement « propre ». ».

Le même rapport indique que les modalités de la TC tiennent peu compte de critères environnementaux. Pour les voitures, voitures mixtes et minibuses, le taux varie *in fine* en fonction de la cylindrée alors que les émissions polluantes ne sont pas proportionnelles à la cylindrée.

Réforme proposée

Description

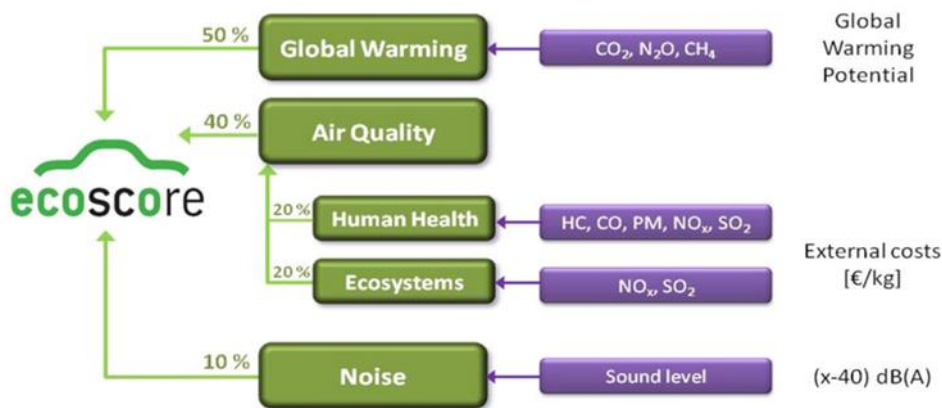
Face aux limites du modèle actuel en matière de prise en compte de critères environnementaux, il importe d'adopter des nouvelles méthodes de calcul, donc des nouvelles variables d'ajustement. À ce titre, l'indice Ecoscore permet cette intégration multifactorielle afin d'intégrer l'ensemble des externalités négatives des véhicules.

Ainsi, l'Ecoscore permet de coter un véhicule selon ses performances environnementales⁷ : l'effet de serre (principalement le CO₂), la pollution de l'air (par exemple les particules fines et les dioxydes d'azote, influençant la santé publique et la santé des écosystèmes) et la pollution acoustique. À chacun des modèles correspond un Ecoscore allant de 0 à 100 : plus le score s'approche de 100, moins le véhicule est polluant. On trouve des véhicules avec un Ecoscore supérieur à 65 dans presque tous les segments de prix et de modèles.

6 SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement DG Environnement (2010), Rapport fédéral en matière d'environnement 2004-2008, p. 432.

7 <http://www.ecoscore.be/info/ecoscore> (page consultée le 22.08.2016).

Figure 1. Schéma de synthèse du calcul de l'Ecoscore
 Figuur 1. Samenvattend schema van de berekening van de ecoscore



Er bestaat een fundamenteel argument om het gebruik van de ecoscore als spil en relevant criterium te gebruiken in de formule voor de berekening van de verkeersbelasting in het kader van de voorgestelde hervorming, namelijk het feit dat de Brusselse regering de ecoscore constant gebruikt en nooit in twijfel heeft getrokken in verschillende regelgevingen betreffende andere aangelegenheden die hoofdzakelijk betrekking hebben op mobiliteit en luchtverontreiniging.

De huidige en vorige Brusselse regering hebben immers allebei de ecoscore meermaals opgenomen in wetsbepalingen: in 2008, 2009, 2013, 2014 en 2016.

Dat is het geval met het besluit van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen; het besluit van 28 mei 2009 betreffende de invoering van schone voertuigen in het wagenpark van de gewestelijke instanties; het besluit van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen; het besluit van 15 mei 2014 tot opheffing van het voornoemde besluit van 28 mei 2009 en het besluit van 28 april 2016 tot wijziging van het voornoemde besluit van 21 maart 2013.

Daarover dienen verschillende opmerkingen te worden gemaakt.

Ten eerste, heeft de Brusselse regering de ecoscore gebruikt als de enige index die mag worden gebruikt in wettelijke voorschriften voor zo fundamentele gebieden als de fases van urgentie bij vervuilingsspieken, de overheidsopdrachten voor voertuigenparken van overheidsbesturen of de reglementering voor gedeelde voertuigen die op de openbare weg mogen parkeren.

Ten tweede, hebben twee opeenvolgende Brusselse regeringen meermaals niet beslist om gebruik te maken van een andere referentie-index in de wetsteksten waar een index moest worden gekozen, hoewel er andere indicatoren bestonden. In dat opzicht, zijn twee voornoemde besluiten besluiten tot opheffing of wijziging van besluiten waar de

Il existe un argument fondamental à l'appui du recours à l'Ecoscore comme pivot et critère pertinent dans la formule de calcul de la taxe de circulation au cœur de la réforme proposée. Cet argument est celui du recours constant et jamais remis en cause de l'Ecoscore par le Gouvernement bruxellois dans plusieurs cadres réglementaires touchant à d'autres matières essentielles relatives à la mobilité et à la pollution atmosphérique.

En effet, le Gouvernement bruxellois actuel et le précédent ont tous deux inséré l'Ecoscore dans des dispositions légales à plusieurs reprises : en 2008, 2009, 2013, 2014 et 2016.

C'est le cas de l'arrêté du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote ; de l'arrêté du 28 mai 2009 relatif à l'introduction de véhicules plus respectueux de l'environnement dans les flottes des autorités régionales ; de l'arrêté du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés ; de l'arrêté du 15 mai 2014 abrogeant l'arrêté précité du 28 mai 2009 ; et de l'arrêté du 28 avril 2016 modifiant l'arrêté précité du 21 mars 2013.

Ceci appelle plusieurs observations.

Premièrement, le Gouvernement bruxellois a utilisé l'Ecoscore comme unique indice devant être utilisé dans des prescriptions légales touchant à des domaines aussi fondamentaux que les phases d'urgence en cas de pics de pollution, les marchés publics de flottes de véhicules d'administrations publiques ou la réglementation des véhicules partagés admis pour le stationnement en voie publique.

Deuxièmement, deux gouvernements bruxellois successifs n'ont pas décidé de recourir à un autre indice de référence dans les textes légaux où il était nécessaire d'en choisir un, et ce, à plusieurs reprises et en dépit de l'existence d'autres indicateurs. Sur ce point, deux arrêtés cités plus haut sont des arrêtés abrogeant ou modifiant des

ecoscore werd gebruikt als referentie-index. Die index werd evenwel bij geen enkele van de herzieningen ter discussie gesteld en er werd geen nieuwe referentie-index ingevoerd. De ecoscore werd altijd verder gebruikt⁸.

Bijgevolg wordt het moeilijk om de ecoscore te blijven afwijzen als relevant criterium in de formule voor de berekening van de verkeersbelasting om het vervuilende karakter van de voertuigen van de Brusselaars te evalueren, terwijl de score door de regering wordt gebruikt om een voertuig te beoordelen op zijn verontreinigende emissies, zowel in de wetgeving op de vervuilingsspieken⁹ en de overheidsopdrachten voor voertuigen¹⁰ als in die op de operatoren van gedeelde voertuigen¹¹. Uit de studie¹² van het VITO over de analyse van het Belgische voertuigenpark blijkt dat het Brusselse voertuigenpark van de rechtspersonen voor het jaar 2014 een gemiddelde ecoscore van 60 op 100 haalde.

Regeling

Het voorstel van resolutie strekt ertoe, in het licht van de berekening van de belasting op de inverkeerstelling enerzijds en van de verkeersbelasting anderzijds, een progressieve fiscale bonus in te voeren voor alle voertuigen die op naam van een rechtspersoon zijn ingeschreven en een hogere ecoscore hebben dan de mediane score van het jaar dat de berekening van de twee belastingen voorafgaat.

Om de fiscale bonus te financieren, wordt maximum 30 % van de belastinggrondslag van het jaar dat de berekening van de belasting op de inverkeerstelling en van de verkeersbelasting voorafgaat, voor dat beleid bestemd. Er zij bovendien op gewezen dat het voorstel van resolutie

- 8 Artikel 8, 4°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 april 2016 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen ; artikel 3, § 1 en § 2, en artikel 4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen.
- 9 Artikel 2, 7°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen.
- 10 Artikel 3, § 1 en § 2, en artikel 4 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15 mei 2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen.
- 11 Artikel 8, 4°, van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 28 april 2016 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen.
- 12 VITO (2015), Analysis of the Belgian Car Fleet 2014.

arrêtés où l'Ecoscore a été utilisé comme indice de référence. Or, aucune des révisions en question n'a remis en cause l'indice ou n'a été l'occasion d'une introduction d'un nouvel indice de référence, l'Ecoscore a toujours été repris⁸.

Par conséquent, il apparaîtrait difficilement tenable de refuser que soit utilisé l'Ecoscore comme critère pertinent dans le cadre de la formule de calcul de la taxe de circulation pour jauger du caractère polluant des véhicules des Bruxellois alors même qu'il est utilisé par le Gouvernement pour jauger de l'exemplarité d'un véhicule en matière d'émissions polluantes tant dans la législation sur les pics de pollution⁹, que dans celle sur les marchés publics de véhicules¹⁰ et dans celle sur les opérateurs de véhicules partagés¹¹. Si l'on se réfère à l'étude¹² de VITO qui porte sur l'analyse du parc belge, on constate que la moyenne du parc bruxellois des personnes morales pour l'année 2014 obtenait un Ecoscore de 60 sur 100.

Mécanisme

La présente proposition de résolution vise à instaurer un bonus fiscal progressif dans le cadre du calcul de la taxe de mise en circulation d'une part et la taxe de circulation d'autre part, et ce, pour tous les véhicules enregistrés auprès d'une personne morale ayant un Ecoscore supérieur à la médiane de l'année précédant le calcul des deux taxes.

Afin de financer ce bonus fiscal, un plafond de 30 % de l'assiette fiscale de l'année précédant le calcul des taxes de mise en circulation et de circulation sera consacré à cette politique. En outre, notons que la présente proposition de résolution est complémentaire à la mise en place d'une

- 8 Article 8, 4°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 avril 2016 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés ; Article 3, § 1 et § 2, et article 4 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.
- 9 Article 2, 7°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote.
- 10 Article 3, § 1^{er} et 2, et article 4 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 15 mai 2014 relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises.
- 11 Article 8, 4°, de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 28 avril 2016 modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.
- 12 VITO (2015), Analysis of the Belgian Car Fleet 2014.

complementair is met de afbakening van lage-emissiezones doordat het een stimulans van bovenaf is om het Brussels wagenpark van de rechtspersonen te vergroenen. Als men zich baseert op het verminderspercentage van het Vlaams Gewest en rekening houdend met de mediaan van het jaar 2015, zou de regering, na berekening van de verkeersbelasting, volgende vermindering kunnen toekennen :

zone basses émissions en ce qu'elle constitue un incitant par le haut afin de verduriser le parc automobile bruxellois enregistré auprès de personnes morales. Si l'on se base sur l'indice de réduction de la Région flamande et en considérant la médiane de l'année 2015, le Gouvernement pourrait décider d'une réduction après calcul de la taxe de circulation comme ci-après :

Figure 2. Exemple de réduction après calcul de la taxe de circulation ou de mise en circulation
 Figuur 2. Voorbeeld van vermindering na berekening van de verkeersbelasting of belasting op de inkeerstelling

Ecoscore	% de réduction accordée après calcul de la taxe de circulation
	% vermindering na berekening van de verkeersbelasting
60	-10,20%
61	-10,50%
62	-10,80%
63	-11,10%
64	-11,40%
65	-11,70%
66	-12,00%
67	-12,30%
68	-12,60%
69	-12,90%
70	-13,20%
71	-13,50%
72	-13,80%
73	-14,10%
74	-14,40%
75	-14,70%
76	-15,00%
77	-15,30%
78	-15,60%
79	-15,90%
80	-16,20%
81	-16,50%
82	-16,80%
83	-17,10%
84	-17,40%
85	-17,70%
86	-18,00%
87	-18,30%
88	-18,60%
89	-18,90%
90	-19,20%
91	-19,50%
92	-19,80%
93	-20,10%
94	-20,40%
95	-20,70%
96	-21,00%
97	-21,30%
98	-21,60%
99	-21,90%
100	-22,20%

Die hervorming van de Brussels autofiscaliteit voor rechtspersonen is niet enkel een aanvulling op de reeds genomen initiatieven, maar is ook billijker omdat ze rekening houdt met milieucriteria via een erkende index.

Cette réforme de la fiscalité automobile bruxelloise des personnes morales est complémentaire aux actions déjà entreprises d'une part, mais est également plus juste en qu'elle intègre les critères environnementaux via un indice reconnu d'autre part.

Wetgevende hervorming

De bepalingen over het belastbaar voorwerp, de belastinggrondslag, de tarieven en de inningswijzen van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling staan onder titel II en IV van het federale wetboek van 23 november 1965 van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

De bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, zoals gewijzigd door de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de Gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de Gewesten, bepaalt in artikel 3, eerste lid, 10° en 11°, dat de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling gewestbelastingen zijn.

Wat de wijziging van die belastingen betreft, preciseert de bijzondere wet in artikel 4, § 3, dat de Gewesten, bevoegd zijn om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling te wijzigen. De bijzondere wet van 16 januari 1989, zoals gewijzigd door de bijzondere wet van 13 juli 2001, preciseert echter in artikel 4, § 3, dat, ingeval de belastingplichtige van die belastingen een vennootschap is zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten, de uitoefening van die bevoegdheden afhankelijk is van een voorafgaandelijk tussen de drie Gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

In dit voorstel, gaat het enkel over de voertuigen bedoeld in artikel 9, A, van het federale wetboek van 23 november 1965 van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, in dit geval dus alleen de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen in de zin van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (categorie M1, zoals bedoeld in artikel 1, § 1, § 2, punten 47 en 48, en § 3).

De wijziging in dit voorstel bestaat er in wezen in de schalen in artikel 9 (verkeersbelasting) en artikel 98 (belasting op de inverkeerstelling) van het wetboek van 23 november 1965 aan te vullen met een bijsturende schaal gebaseerd op de ecoscore.

Om de berekening van beide belastingen voor de voertuigen ingeschreven op naam van rechtspersonen te wijzigen zoals voorgesteld in dit voorstel van resolutie, is het dan ook nodig de Brusselse regering te verzoeken overleg te starten met de twee andere Gewesten om een samenwerkingsakkoord te sluiten.

Changement législatif à opérer

Les dispositions encadrant l'objet imposable, la base imposable, les tarifs et modalités de perception des taxes de circulation et la taxe de mise en circulation sont encadrées par les titres II et V du Code fédéral du 23 novembre 1965 des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.

La loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, modifiée par la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions, précise en son article 3, alinéa 1^{er}, 10° et 11°, que les taxes de circulation sur les véhicules automobiles et la taxe de circulation sont des impôts régionaux.

Concernant la modification de ces taxes, la loi spéciale précise en son article 4, § 3, que les régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations en matière de taxe de circulation et la taxe de mise en circulation. Cependant, la loi spéciale du 16 janvier 1989, modifiée par la loi spéciale du 13 juillet 2001, précise en son article 4, § 3, que dans le cas où le redevable de la taxe est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion d'un accord de coopération entre les trois régions au sens de l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Dans le cadre de la présente proposition, il s'agit de ne viser que les véhicules routiers visés à l'article 9, A, du Code fédéral du 23 novembre 1965 des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, en l'occurrence uniquement les voitures, voitures mixtes et minibus au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (la catégorie M1, visée à l'article 1^{er}, § 1^{er}, § 2, points 47 et 48 et § 3).

La modification au cœur de la proposition consiste à compléter les barèmes fixés à l'article 9 (taxe de circulation) et à l'article 98 (taxe de mise en circulation) du Code du 23 novembre 1965 par un barème correctif qui serait articulé autour de l'Ecoscore.

En conséquence de quoi, pour opérer les modifications dans le calcul des deux taxes pour les véhicules immatriculés au nom de personnes morales telles que proposées au sein de la présente proposition de résolution, il est nécessaire de demander au Gouvernement bruxellois de lancer une concertation avec les deux autres régions en vue de réaliser un accord de coopération en ce sens.

Vincent DE WOLF (F)
Abdallah KANFAOUI (F)
Boris DILLIES (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**betreffende een samenwerkingsakkoord
over een hervorming van de
verkeersbelasting en de belasting op de
inverkeerstelling voor de wagens die
ingeschreven zijn op naam van
rechtspersonen**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen ;

Gelet op de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten zoals gewijzigd door de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de Gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de Gewesten ;

Gelet op het federale wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen ;

Gelet op het Wetboek van Vennootschappen van 7 mei 1999 ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen ;

Gelet op de noodzaak om binnen de belastinggrondslag de bedragen van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling te hervormen voor het wagenpark dat in het Brussels Gewest ingeschreven is, en zulks op basis van een formule met betere, preciezere en dwingendere milieucriteria ;

Gelet op het feit dat de ecoscore « luchtkwaliteit » in de huidige stand van zaken van het wetenschappelijk onderzoek en de beschikbare technologieën, de meest pertinente index is om die criteria toe te passen ;

Overwegende dat een dergelijke hervorming van die gewestelijke belastingen niet beperkt mag blijven tot enkel de categorie van de belastingplichtige natuurlijke personen ;

Overwegende dat een dergelijke hervorming pas mogelijk wordt na het sluiten van een voorafgaand samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten als de belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten is ;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**relative à un accord de coopération
portant sur une réforme de la taxe de
circulation et de la taxe de mise en
circulation pour les voitures
immatriculées au nom de personnes
morales**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ;

Vu la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, modifiée par la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des Communautés et extension des compétences fiscales des Régions ;

Vu le Code fédéral du 23 novembre 1965 des taxes assimilées aux impôts sur les revenus ;

Vu la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote ;

Considérant la nécessité de réformer au sein de la base imposable les montants des taxes de circulation et de mise en circulation visant le parc de véhicules enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale en fonction d'une formule articulant des critères environnementaux plus adéquats, plus précis et plus contraignants ;

Considérant que l'indice ecoscore « qualité de l'air » constitue, en l'état actuel de la recherche scientifique et des technologies disponibles, l'indice le plus pertinent à prendre en compte pour articuler ces critères ;

Considérant qu'une telle réforme de ces impôts régionaux ne peut s'arrêter à la seule catégorie de redevables que sont les personnes physiques ;

Considérant qu'une telle réforme, dès lors que le redevable de ces impôts est une société, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activité de leasing, est subordonnée à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- overleg te plegen met de Vlaamse en Waalse Regering om een samenwerkingsakkoord te sluiten over de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling voor de auto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die ingeschreven zijn op naam van rechtspersonen ;
- ervoor te ijveren dat die hervorming een wijziging inhoudt van de wijze van berekening van de bedragen van die belastingen, op basis van een tarievenschaal waarbij de ecoscore het tarief bijstuurt dat van toepassing is voor elk voertuig ;
- de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling voor de auto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die ingeschreven zijn op naam van rechtspersonen te hervormen, op basis van de formule die afgesproken wordt in het kader van dat samenwerkingsakkoord, nadat dat akkoord tussen de drie Gewesten een feit is.

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de se concerter avec les Gouvernements de la Région flamande et de la Région wallonne en vue de conclure un accord de coopération portant sur les taxes de circulation et de mise en circulation des voitures, voitures mixtes et minibus immatriculés au nom de personnes morales ;
- de plaider pour que cette réforme porte sur une modification des méthodes de calculs des tarifs de ces taxes à partir d'une grille barémique où l'indice écoscore constitue un correctif au tarif applicable pour chaque véhicule ;
- de réformer la taxe de circulation et de mise en circulation des voitures, voitures mixtes et minibus immatriculés en Région de Bruxelles-Capitale au nom de personnes morales à partir de la formule fixée dans le cadre de cet accord de coopération une fois celui-ci conclu entre les trois Régions.

Vincent DE WOLF (F)
Abdallah KANFAOUI (F)
Boris DILLIES (F)