



GEWONE ZITTING 2016-2017

4 OKTOBER 2016

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen om de verkeersbelasting op motorrijtuigen en de belasting op de inverkeerstelling te hervormen

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

Toelichting

Het voorstel van ordonnantie strekt ertoe de architectuur van de automobielfiscaliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te hervormen. Het heeft dus betrekking op de verbetering van de heffingswijzen en wil aldus enkele van de meest pertinente kenmerken van de voertuigen van een bedrijf, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstbejag met leasingactiviteiten zo coherent en billijk mogelijk in rekening brengen, en zulks tegen de milieueffectenkost die zij veroorzaken.

Context van de uitdagingen voor de Brusselse automobielfiscaliteit

Om te begrijpen waarom een hervorming van de Brusselse automobielfiscaliteit noodzakelijk is, dient men te begrijpen waarom het huidige fiscale model weinig geschikt en inefficiënt is in het licht van een reeks uitdagingen op het vlak van mobiliteit, techniek en milieu op het Brussels grondgebied. Daartoe moeten de kenmerken en de impact van het Brusselse wagenpark alsook de heffingswijze waarop de huidige Brusselse automobielfiscaliteit gebaseerd is, worden onderzocht.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

4 OCTOBRE 2016

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**
PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en vue de réformer la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et la taxe de mise en circulation

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

Développements

La présente proposition d'ordonnance a pour objet de réformer l'architecture de la fiscalité automobile pour la Région de Bruxelles-Capitale. 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 des Bruxellois aux coûts engendrés par les divers impacts que ceux-ci génèrent sur le plan environnemental.

Contextualisation des enjeux de la fiscalité automobile bruxelloise

Pour comprendre en quoi une réforme de la fiscalité automobile bruxelloise est indispensable, il est nécessaire de comprendre en quoi le modèle fiscal actuel est peu adéquat et inefficace au regard d'une série d'enjeux de mobilité, techniques et environnementaux présents sur le territoire bruxellois. Pour ce faire, il faut examiner les caractéristiques du parc automobile bruxellois et ses impacts et le mode de prélèvement sur lequel se fonde actuellement la fiscalité automobile bruxelloise.

Er zij vooraf gepreciseerd dat vrachtwagens (in casu voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton) buiten het toepassingsgebied van dit voorstel tot hervorming vallen, aangezien die aan bod moeten komen in andere specifiekere voorstellen in het kader van de regeling die is ingevoerd met toepassing van de samenwerkingsovereenkomst over de kilometerheffing voor vrachtwagens⁽¹⁾ en in voorstellen inzake de fiscaliteit van de intermodaliteit van het goederenvervoer. Bovendien heeft de hervorming van de belastbare basis evenmin betrekking op de motorrijtuigen die bestemd zijn voor goederenvervoer en een MTM van hoogstens 3,5 ton hebben, ook wel bestelwagens genoemd. In dit geval vallen uitsluitend wagens, wagens met gemengd gebruik en minibussen binnen het toepassingsgebied⁽²⁾.

Kenmerken van het Brusselse wagenpark

Volgens de recentste gegevens⁽³⁾, telde het Brussels wagenpark⁽⁴⁾ op 31 december 2014 504.959 voertuigen.

Als de samenstelling van het wagenpark van naderbij wordt geanalyseerd volgens de ouderdom en soorten brandstof en de cijfers in percentages worden omgezet, wordt het volgende waargenomen :

- (1) Samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de invoering van de kilometerheffing op het grondgebied van de drie Gewesten en tot oprichting van een publiekrechtelijk vormgegeven interregionaal samenwerkingsverband Viapass onder de vorm van een gemeenschappelijke instelling, zoals bedoeld in artikel 92bis, § 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.
- (2) In de zin van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's en hun aanhangwagens hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (categorie M1, zoals bedoeld in artikel 1, § 1, § 2, punten 47 en 48, en § 3).
- (3) Federaal Planbureau, Wagenpark, verdeling per type eigenaar, Gewest, type voertuig, brandstof, cilinderinhoud en leeftijdsklasse (eqbe_rd_stkvp_nbr). De gegevens beschrijven de situatie op 31 december. Het gaat over de voertuigen ingeschreven bij de Dienst Inschrijving der Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het gaat in het bijzonder over de volgende voertuigen : (i) de voertuigen ontworpen voor exclusief vervoer van personen en 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.
- (4) Zoals in de inleiding wordt gepreciseerd, heeft het voorstel van hervorming geen betrekking op het segment van de vrachtwagens (met een MTM van meer dan 3,5 ton) die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn geregistreerd, en is de term « Brussels wagenpark » die in de toelichting wordt gebruikt, dan ook niet van toepassing op dat segment van het wagenpark.

Préalablement, il faut préciser que le champ d'application de la présente proposition de réforme n'englobe pas les poids lourds (en l'occurrence les véhicules de MMA de plus de 3,5 tonnes), ceux-ci devant à la fois faire l'objet d'autres propositions plus spécifiques dans le cadre à la fois du dispositif instauré par l'application de l'accord de coopération sur la taxation au kilomètre des poids lourds⁽¹⁾ et de propositions touchant à la fiscalité de l'intermodalité du transport de marchandises. En outre, la réforme de la base imposable ne concernera pas non plus les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises d'une MMA ne dépassant pas 3,5 tonnes, aussi dénommés camionnettes. En l'occurrence, le champ d'application se concentrera exclusivement sur les voitures, voitures mixtes et minibuses⁽²⁾.

Caractéristiques du parc automobile bruxellois

Selon les données les plus récentes⁽³⁾, le parc automobile bruxellois⁽⁴⁾ comptait 504.959 véhicules au 31 décembre 2014.

Si on analyse de plus près la composition de ce parc automobile suivant les caractéristiques de classes d'âge et de type de carburants, et que l'on opère une conversion des chiffres en pourcentage, on peut observer les éléments suivants :

- (1) Accord de coopération du 31 janvier 2014 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'introduction du système de prélèvement kilométrique sur le territoire des trois Régions et à la constitution d'un Partenariat interrégional de droit public Viapass sous forme d'une institution commune telle que visée à l'article 92bis, § 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles
- (2) 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).
- (3) 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). Les données décrivent la situation au 31 décembre. 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 minibuses, 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.
- (4) Comme précisé en introduction, la présente proposition de réforme n'englobant pas le segment des poids lourds (plus de 3.5 tonnes de MMA) enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale, la mention de « parc automobile bruxellois » utilisée dans les développements ne couvre dès lors pas ce segment du parc.

Wat de ouderdom van de voertuigen betreft, is er weinig variatie in het aandeel van de voertuigen van 0 tot 2 jaar en van 3 tot 5 jaar, maar het aandeel van de oudste wagens van het park is met bijna 7% gestegen op 17 jaar tijd, de grootste variatie van het wagenpark, en van 19,47% tot 26,24% van het totale Brusselse wagenpark. Dat betekent dat meer dan 1 op de 4 geregistreerde voertuigen in Brussel 11 jaar of ouder is.

Wat de gebruikte brandstof⁽⁵⁾ betreft, zijn er wat Brussel betreft twee markante vaststellingen: enerzijds is diesel veruit de meest gebruikte brandstof voor de motorrijtuigen van het Brusselse wagenpark en anderzijds is de dominantie ten opzichte van benzine continu en bijna symmetrisch toegenomen op 17 jaar tijd (periode 1994-2014). Het overgewicht van diesel is dus niet enkel een statistisch feit, maar het resultaat van een dubbele dynamiek: een constante daling van het aantal Brusselse voertuigen die op benzine rijden (-36,59% op 17 jaar tijd met elk jaar een daling in die periode behalve in 2014) en een bijna gelijkwaardige toename van het aantal voertuigen die op diesel rijden (+32,74% op 17 jaar tijd). Wat de alternatieve brandstoffen betreft, wijzen we er voorts op dat het aandeel van de voertuigen die op gas of elektriciteit rijden (volledig elektrisch, dus geen hybrides) uiterst klein is (0,1% in 2014), maar dat de hybridevoertuigen een uitgesproken en constante toename kennen, vooral hybridewagens met een benzinemotor. Het aantal volledig elektrische voertuigen neemt, zoals de voertuigen die op aardgas rijden, constant en fors toe sinds 6 jaar (van 3 naar 505 elektrische voertuigen en van 5 naar 50 voertuigen die op aardgas rijden).

Figuur 1. Geregistreerd wagenpark in het Brussels Gewest, verdeling per brandstof/motorisatie:

	1997	1998	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Benzine	313.999	312.235	304.236	291.038	277.878	267.455	256.238	244.761	233.348	Essence
Hybride met benzinemotor	--	--	--	--	--	--	--	--	--	Hybride avec moteur à essence
Diesel	129.854	145.236	178.692	198.435	202.251	211.099	216.341	227.292	243.981	Diesel
Hybride met dieselmotor	--	--	--	--	--	--	--	--	--	Hybride avec moteur au diesel
LPG	1.957	2.014	2.914	3.558	3.555	3.244	2.919	2.653	2.409	LPG
Elektriciteit	9	20	39	42	35	32	9	4	1	Électricité
Aardgas	--	--	--	--	1	2	1	1	--	Gaz naturel
Andere	4.192	4.189	4.179	4.121	4.121	4.116	4.115	4.114	4.108	Autre

(5) Federaal Planbureau, Wagenpark, verdeling per type eigenaar, Gewest, type voertuig, brandstof, cilinderinhoud en leeftijdsklasse (eqbe_rd_stkvp_nbr).

Au niveau de l'âge des véhicules, si la part de véhicules âgés de 0 à 2 ans et de 3 à 5 ans connaît peu de variation, en revanche la part de véhicules la plus vieille du parc a connu une augmentation de près de 7% en 17 ans, la plus importante variation du parc, passant de 19,47% à 26,24% du total du parc bruxellois. Cela signifie que plus d'un véhicule sur 4 enregistrés à Bruxelles est âgé de 11 ans ou plus.

Au niveau du carburant⁽⁵⁾ utilisé, deux éléments sont marquants dans le cas bruxellois: d'une part le diesel représente, de loin, le carburant le plus présent dans les motorisations du parc bruxellois, d'autre part le rapport de domination avec la part de l'essence s'est inversé de façon continue et quasi symétrique en 17 ans (période 1994-2014). La domination du diesel n'est donc pas uniquement un fait statique, mais le produit d'une double dynamique: une baisse continue de la part de véhicules bruxellois roulant à l'essence (-36,59% sur 17 ans avec une diminution enregistrée toutes les années sur cette période sauf en 2014), et une augmentation d'une ampleur quasi équivalente pour les véhicules roulant au diesel (+32,74% sur 17 ans). Par ailleurs, au niveau des carburants alternatifs, signalons que la part de véhicules roulant au gaz ou à l'électricité (full électrique, donc en ne comptant pas les hybrides) est infime (0,1% en 2014), mais que l'hybride connaît une progression marquée et continue surtout pour l'hybride à essence. Le full électrique connaît, comme le gaz naturel, une croissance continue et très importante depuis 6 ans (de 3 à 505 véhicules pour l'électrique et de 5 à 50 véhicules pour le gaz).

Figure 1. Parc automobile enregistré en Région bruxelloise, répartition par carburant/motorisation:

(5) 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)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Benzine	223.555	213.529	206.410	200.518	194.082	187.972	184.625	184.778	Essence
Hybride met benzinemotor	1	11	173	685	1.151	1.612	2.220	3.095	Hybride avec moteur à essence
Diesel	265.581	284.671	301.380	294.605	304.514	306.926	310.411	311.036	Diesel
Hybride met dieselmotor	--	--	--	--	--	64	242	324	Hybride avec moteur au diesel
LPG	2.243	2.093	1.867	1.682	1.468	1.312	1.134	999	LPG
Elektriciteit	1	1	3	24	137	235	301	505	Électricité
Aardgas	3	3	5	1	8	12	37	50	Gaz naturel
Andere	4.105	4.102	4.100	4.101	4.113	4.113	4.123	4.172	Autre

Negatieve externaliteiten

Het Brusselse wagenpark heeft, zoals elk wagenpark, een groot aantal gevolgen voor het verkeer op zich (impact van het rijdend en stationerend park) alsook voor het leefmilieu (impact van de verontreinigende emissies). Wat die twee dimensies betreft, moet rekening worden gehouden met het feit dat het moeilijk is om de gevolgen die enkel toe te schrijven zijn aan het Brusselse wagenpark, nauwkeurig te beoordelen. De reden daarvoor is dat het wagenpark van de pendelaars, bezoekers of leveranciers eveneens bijdraagt tot de gevolgen voor het verkeer op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hetzelfde geldt voor de verontreinigende emissies die zowel worden uitgestoten door de voertuigen van het Brusselse wagenpark alsook van het wagenpark van de pendelaars, bezoekers of leveranciers op het grondgebied van het Gewest of in de omgeving (vooral op de ring, die zich weliswaar grotendeels buiten het Gewest bevindt⁽⁶⁾, maar die wegens de nabijheid met het Brussels gewestelijk grondgebied aanzienlijke externaliteiten heeft die een rechtstreekse invloed op het Brussels Gewest hebben).

Op methodologisch vlak, lijkt het dus moeilijk een onderscheid te maken tussen de respectieve weerslag van het Brussels wagenpark en van de rest van de voertuigen die in of in de omgeving van het Brussels Gewest rijden. Dat belet echter niet dat men kan stellen dat het Brussels park een belangrijke rol heeft in die weerslag, gelet op de omvang ervan, de verplaatsingspraktijken van de Brusselse bestuurders en de eerder vermelde kenmerken. Wat de weerslag op het vlak van het leefmilieu en de gezondheid betreft, getuigen verscheidene elementen in het algemeen van de armzalige luchtkwaliteit in het Brussels Gewest, sedert vele jaren, met zware gevolgen voor de gezondheid. Het autoverkeer speelt een primordiale rol bij deze luchtkwaliteit, wegens de vervuilende uitstoot van de voertuigen.

(6) Voor de huidige regeling van het beheer van de RING, zie het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de gewestgrensoverschrijdende wegen en in het bijzonder artikelen 3 en 6.

Externalités négatives

Le parc de véhicules bruxellois a, comme tout parc de véhicules, des effets multiples tant au niveau de la circulation en tant que telle (impacts du parc roulant et stationnant) que de facteurs environnementaux (impacts des émissions polluantes). Sur ces deux dimensions, il faut tenir compte du fait qu'il est difficile de jauger avec exactitude des conséquences qui sont du seul fait du parc de véhicules bruxellois. La raison en est que le parc de véhicules des navetteurs, visiteurs ou transporteurs de passage contribue également aux effets sur la circulation sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il en est de même pour ce qui est des émissions polluantes qui sont provoquées tant par les véhicules du parc bruxellois que par le parc de véhicules des navetteurs, visiteurs, ou transporteurs de passage sur le territoire de la Région ou sur ses abords (singulièrement le cas du ring qui, bien que situé en majorité en dehors des limites régionales⁽⁶⁾, a, du fait de sa proximité avec le territoire régional bruxellois, des externalités considérables affectant directement celui-ci).

Du point de vue méthodologique, il apparaît donc difficile de faire une distinction entre les impacts respectifs du parc bruxellois et du reste des véhicules circulant dans ou aux abords de la Région bruxelloise. Cependant, ceci n'empêche pas pour autant de considérer que le parc bruxellois a un rôle majeur dans les impacts précités étant donné sa taille, les pratiques de déplacements des conducteurs bruxellois et les caractéristiques présentées précédemment. Pour ce qui est des impacts au niveau environnementaux et de santé, plusieurs éléments témoignent globalement de la piètre qualité de l'air en Région bruxelloise, et ce depuis de nombreuses années, avec à la clé des effets épidémiologiques lourds. La circulation automobile joue un rôle primordial sur cette qualité de l'air du fait des émissions polluantes dégagées par les véhicules.

(6) Pour le régime de gestion des voiries relatif au ring voir, en l'état actuel, l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes dépassant les limites d'une Région, et singulièrement ses articles 3 et 6.

Volgens de gegevens van het Brussels Instituut voor Milieubeheer, draagt het vervoer in het Brussels Gewest voor 19% bij tot de uitstoot van CO₂ (tweede bron na de verwarming van gebouwen), voor 19% tot de uitstoot van stikstofmonoxide (N₂O)⁽⁷⁾. Het vervoer is tevens een belangrijke bron van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en van ultrafijnstof⁽⁸⁾ (zoals PM_{0,1}). Wat de ultrafijne stofdeeltjes betreft (UFP), wordt de uitstoot door verbranding in verschillende studies (niet specifiek over Brusselse gevallen, maar in een evaluatie van de stedelijke situatie in het algemeen) voorgesteld als de voornaamste bron van de uitstoot van UFP⁽⁹⁾ en de verbranding in de motoren van wegvoertuigen als de voornaamste bron van PM_{0,1} in de stedelijke entiteiten⁽¹⁰⁾, met ramingen die gaan tot boven 40% van de totale uitstoot⁽¹¹⁾.

(7) Brussels Instituut voor Milieubeheer, De uitstoot van broeikasgassen in Brussel, cijfers betreffende CO₂ en N₂O, 2015

(8) Inzake de follow-up van ultrafijne stofdeeltjes en de gevolgen ervan in het Brussels Hofodstedelijk Gewest, zie de twee voorstellen die ter zake werden ingediend bij het Brussels Parlement, die een uitvoerige beschrijving geven van de micro en epidemiologische gevolgen van de UFP (ultrafijne stofdeeltjes) op grond van de internationale wetenschappelijke literatuur: Voorstel van ordonnantie A-125/1-14/15 tot wijziging van de ordonnantie van 2 mei 2013 houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (d'Ursel A-C, Brotchi J., Destexhe A.) en voorstel van resolutie A-153/1-14/15 teneinde een epidemiologisch onderzoek te vragen over de gevolgen van ultrafijne stofdeeltjes voor de Brusselaars (d'Ursel A-C, de Clippele O., Brotchi J., Destexhe A.)

(9) *The Health Effects Institute, Understanding the Health Effects of Ambient Ultrafine Particles*, January 2013, p. 14; M. Giugliano, S. Cernuschi, G. Lonati, S. Ozgen, G.A. Sghirlanzoni, R. Tardivo, A. Mascherpa, G. Migliavacca, *Ultrafine particles emission from combustion devices burning natural gas, Advanced Atmospheric Aerosol Symposium*, 9-12 November 2008.

(10) Thomas P. Brunshidle, Brian Konowalchuk, Ismail Nabeel, James E. Sullivan, *A review of the measurement, emission, particle characteristics and potential human health impacts of ultrafine particles, Pub H5103, Exposition to Environmental hazards*, Fall Semester, University of Minnesota Public Health School – *Environmental Health Sciences Division*, 2003, Morawska, L., Ristovski, Z., Jayaratne, E.R., Keogh, D.U., Ling, X., 2008. *Ambient nano and ultrafine particles from motor vehicle emissions: characteristics, ambient processing and implications on human exposure. Atmospheric Environment* 42, 8113-8138; *Bay Area Air Quality Management District, Advisory Council, Advisory Council Meeting on Ultrafine Particles: Ambient Monitoring and Field Studies*, Report on the February 8, 2012.

(11) Source contributions to UFP emissions in California's south coast air basin (1996) that surrounds Los Angeles. Total PM_{0,1} emissions were 13.25 metric tons per day (Adapted from Cass GR, Hughes LA, Bhav P, Kleeman MJ, Allen JO, Salmon LG., *The chemical composition of atmospheric ultrafine particles* in Philosophical Transactions of the Royal Society A: *Physical, Mathematical and Engineering Sciences*, 358, 2000, pp.2581-2592); Emission inventory of PM_{0,1} emissions in the United Kingdom from 1970 to 2007. Basic data from the National Atmospheric Emission Inventory (NAEI 2007) (source: Kuhlbusch T., Asbach C., *Particle Characterization in Cassee, Mills, Newby*, (eds.), *Cardiovascular Effects of Inhaled Ultrafine and Nano-Sized Particles*, Hoboken, NJ, John Wiley & Sons, 2011.

En Région bruxelloise, suivant les données de l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, le transport compte pour 19 % dans les émissions de CO₂ (deuxième source après le chauffage de bâtiments), pour 19 % dans les émissions de protoxyde d'azote (N₂O)⁽⁷⁾. Le transport est également une source majeure de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) et de particules ultrafines⁽⁸⁾ (tels les PM_{0,1}). Concernant les particules ultrafines (UFP) les émissions par combustion sont présentées par plusieurs études (non pas spécifiquement sur le cas bruxellois, mais sur une évaluation de la situation urbaine en général) comme la principale source d'émission d'UFP⁽⁹⁾ et la combustion issue des moteurs des véhicules routiers comme la principale source de contributions de PM_{0,1} dans les entités urbaines⁽¹⁰⁾, avec des estimations allant au-delà de 40 % du total des émissions⁽¹¹⁾.

(7) Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, Les émissions de gaz à effets de serre à Bruxelles, chiffres concernant le CO₂ et le N₂O. 2015

(8) Sur la question du suivi des particules ultrafines et de leurs effets en Région de Bruxelles-Capitale, voir les deux propositions qui ont été déposées au Parlement bruxellois sur le sujet, qui détaillent largement les effets micro et épidémiologiques des UFP (particules ultrafines) sur la base de la littérature scientifique internationale: Proposition d'ordonnance A-125/1-14/15 modifiant l'ordonnance du 2 mai 2013 portant le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (d'Ursel A-C, Brotchi J., Destexhe A.) et Proposition de résolution A-153/1-14/15 demandant la réalisation d'une étude épidémiologique concernant les effets des particules ultrafines sur les Bruxellois (d'Ursel A-C, de Clippele O., Brotchi J., Destexhe A.)

(9) *The Health Effects Institute, Understanding the Health Effects of Ambient Ultrafine Particles*, January 2013, p.14; M. Giugliano, S. Cernuschi, G.Lonati, S. Ozgen, G.A. Sghirlanzoni, R. Tardivo, A. Mascherpa, G. Migliavacca, *Ultrafine particles emission from combustion devices burning natural gas, Advanced Atmospheric Aerosol Symposium*, 9-12 November 2008.

(10) Thomas P. Brunshidle, Brian Konowalchuk, Ismail Nabeel, James E. Sullivan, *A review of the measurement, emission, particle characteristics and potential human health impacts of ultrafine particles, Pub HS 103, Exposition to Environmental hazards*, Fall Semester, University of Minnesota Public Health School – *Environmental Health Sciences Division*, 2003, Morawska, L., Ristovski, Z., Jayaratne, E.R., Keogh, D.U., Ling, X., 2008. *Ambient nano and ultrafine particles from motor vehicle emissions: characteristics, ambient processing and implications on human exposure. Atmospheric Environment* 42, 8113-8138; *Bay Area Air Quality Management District, Advisory Council, Advisory Council Meeting on Ultrafine Particles: Ambient Monitoring and Field Studies*, Report on the February 8, 2012.

(11) Source contributions to UFP emissions in California's south coast air basin (1996) that surrounds Los Angeles. Total PM_{0,1} emissions were 13.25 metric tons per day (Adapted from Cass GR, Hughes LA, Bhav P, Kleeman MJ, Allen JO, Salmon LG., *The chemical composition of atmospheric ultrafine particles* in Philosophical Transactions of the Royal Society A: *Physical, Mathematical and Engineering Sciences*, 358, 2000, pp.2581-2592); Emission inventory of PM_{0,1} emissions in the United Kingdom from 1970 to 2007. Basic data from the National Atmospheric Emission Inventory (NAEI 2007) (source: Kuhlbusch T., Asbach C., *Particle Characterization in Cassee, Mills, Newby*, (eds.), *Cardiovascular Effects of Inhaled Ultrafine and Nano-Sized Particles*, Hoboken, NJ, John Wiley & Sons, 2011.

De gevolgen van fijne stofdeeltjes voor de gezondheid van de Brusselaars zijn bekend en zijn dezelfde als die welke in het algemeen werden vooropgesteld door de WGO, in het bijzonder voor de grootsteden : cardiovasculaire en respiratoire ziekten en daling van de gemiddelde levensverwachting⁽¹²⁾. Daarnaast, en ofschoon minder talrijk in vergelijking met de aanzienlijke hoeveelheid studies over de gevolgen van blootstelling aan PM₁₀ en PM_{2,5}, bestaan er tal van belangrijke studies over de gevolgen van de PM_{0,1} voor de gezondheid. Er zij benadrukt dat, in het buitenland, verscheidene overheden bevoegd voor gezondheid en leefmilieu (Environmental Protection Agency in de Verenigde Staten, California Air Resources Board van het Californisch Agentschap voor Milieubescherming, de Zwitserse federale dienst voor het leefmilieu) die studies hebben besteld en gebruikt en dat gezondheidsexperts het steeds meer eens worden over het feit dat de gevolgen van de PM_{0,1} potentieel toxischer zijn en de gezondheid meer aantasten dan de grotere PM. Die vaststelling werd overgenomen door het Joint Research Centre van de Europese Commissie in zijn verslag van 2012⁽¹³⁾ over de stofdeeltjes. In 2005, bevestigde ook de Wereldgezondheidsorganisatie dat de ultrafijne stofdeeltjes potentieel schadelijke gevolgen hebben voor de gezondheid van de mens op basis van verscheidene toxicologische tests⁽¹⁴⁾.

In tegenstelling tot de grote stofdeeltjes die alleen tot in de luchtwegen doordringen, kunnen de PM_{0,1} op het vlak van de biologische mechanica immers doordringen tot in de longblaasjes. Zij worden niet opgeslorpt in het proces van het schoonmaken van de cellen door de macrofagen en kunnen vervolgens in het bloed, in de organen en, bij zwangere vrouwen, in het bloedsysteem van de foetus⁽¹⁵⁾ terechtkomen. Geïdentificeerde gevolgen zijn met name ontstekingen van de luchtwegen, hartziekten, en weerslag op het zenuwstelsel. Die gevolgen werden duidelijk vastgesteld door het *Rochester Particle Matters Center* van de universiteit van Rochester in zijn studie over de ultrafijne stofdeeltjes voor het federaal Amerikaans milieubureau⁽¹⁶⁾. Ondanks de moeilijkheden met de methodologie,

Les effets des particules fines sur la santé des Bruxellois sont connus, ils sont les mêmes que ceux qui ont été estimés de façon générale par l’OMS, particulièrement dans le cas des grandes villes : maladies cardiovasculaires et respiratoires et réduction de l’espérance de vie moyenne⁽¹²⁾. Par ailleurs, malgré un nombre plus restreint en comparaison avec la quantité considérable d’études menées sur les effets de l’exposition aux PM₁₀ et PM_{2,5}, de nombreuses études notables existent sur les effets des PM_{0,1} sur la santé. Il faut souligner qu’à l’étranger plusieurs autorités sanitaires et environnementales publiques (l’Environmental Protection Agency aux États-Unis, le California Air Resources Board de l’Agence californienne de protection de l’environnement, l’Office fédéral suisse de l’environnement) ont commandé et utilisé ces études et qu’un consensus croissant existe chez les experts de la santé pour dire que les effets des PM_{0,1} sont potentiellement plus toxiques et affectent plus gravement la santé que les PM de plus grande taille. Ce constat a ainsi été relayé par le Joint Research Centre de la Commission européenne dans son rapport de 2012⁽¹³⁾ sur les particules. De son côté, l’Organisation mondiale de la santé a confirmé en 2005 les effets potentiellement nocifs des particules UFP sur la santé de l’homme sur la base de diverses preuves toxicologiques⁽¹⁴⁾.

En effet, sur le plan de la mécanique biologique, contrairement aux particules plus grosses qui s’arrêtent aux voies respiratoires, les PM_{0,1} ont la capacité de s’enfoncer jusque dans les alvéoles pulmonaires. Elles ne sont pas résorbées par les mécanismes de nettoyage cellulaire par les macrophages et peuvent ensuite se retrouver dans le sang, dans des organes et, chez les femmes enceintes, dans le système sanguin du foetus⁽¹⁵⁾. Les conséquences ont été identifiées : inflammations pulmonaires, maladies cardiaques et impact sur le système nerveux notamment. Ces effets ont été clairement établis par le *Rochester Particle Matters Center* de l’Université de Rochester dans son étude sur les particules ultrafines pour l’agence fédérale environnementale américaine⁽¹⁶⁾. Et malgré les difficultés

(12) Brussels Instituut voor Milieubeheer, *Lucht – basisgegevens voor het plan. 40. Richtlijnen voor de luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie*.

(13) European commission – Joint Research Centre, *Assessment of particle number limits for petrol vehicles*, 2012, pp.7-8.

(14) World Health Organization, *Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005 – Summary of risk assessment*, p. 13.

(15) Confédération helvétique – Office fédéral de l’environnement, Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication DETEC – Division Protection de l’air et Produits chimiques, Poussières fines, Questions et réponses concernant les propriétés, les émissions, les immissions, les effets sur la santé et les mesures. Etat en janvier 2013.

(16) University of Rochester – *Particle Matters Center, Assessment of Ambient UFP Health Effects : Linking Sources to Exposure and Responses in Extrapulmonary Organ*, Grant EPA R827354, 1999-2005.

(12) Institut bruxellois pour la Gestion de l’Environnement, « *Air – Données de bases pour le Plan. 40. Directives de la qualité de l’Air de l’Organisation Mondiale de la Santé* »

(13) European commission – Joint Research Centre, *Assessment of particle number limits for petrol vehicles*, 2012, pp.7-8

(14) World Health Organization, *Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005 - Summary of risk assessment*, p. 13.

(15) Confédération helvétique – Office fédéral de l’environnement, Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication DETEC – Division Protection de l’air et Produits chimiques, Poussières fines, Questions et réponses concernant les propriétés, les émissions, les immissions, les effets sur la santé et les mesures. Etat en janvier 2013.

(16) University of Rochester – *Particle Matters Center, Assessment of Ambient UFP Health Effects : Linking Sources to Exposure and Responses in Extrapulmonary Organ*, Grant EPA R827354, 1999-2005.

hebben vele studies sedert jaren de verscheidene gevolgen van de UFP's voor het menselijk organisme onderzocht, zowel de ademhaling⁽¹⁷⁾, het hart en ademhaling, als de toxicologie⁽¹⁸⁾. Anderzijds werden ook schadelijke gevolgen van de ultrafijne stofdeeltjes vastgesteld bij personen die lijden aan astma⁽¹⁹⁾. De gevolgen van de UFP's worden ook doorgetrokken tot voortijdige dood, zoals in Californië het Air and Resource Board van het Californisch agentschap voor milieubescherming na verscheidene jaren follow-up van de situatie heeft vastgesteld (CEPA)⁽²⁰⁾.

Bij het bekijken van de verscheidene parameters die gebruikt worden door de Interregionale Cel voor het Leefmilieu om de luchtkwaliteit te beoordelen, met name op het Brussels grondgebied, kan men verschillende elementen opmerken inzake de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest :

Eerst en vooral, inzake de gemiddelde jaarlijkse concentratie stikstofdioxide (NO₂), getuigen de opnames in de Brusselse stations van langdurig onvoldoende resultaten, hoewel de laatste jaren nuances mogelijk zijn naargelang het station.

méthodologiques, de nombreuses études ont depuis des années exploré les différents impacts des UFP sur l'organisme humain, tant sur la dimension respiratoire et cardio-respiratoire⁽¹⁷⁾ que toxicologique⁽¹⁸⁾. D'autre part, les effets néfastes des particules ultrafines ont été également identifiés chez les personnes asthmatiques⁽¹⁹⁾. Les effets des UFP sont aussi associés à des morts prématurées comme l'a démontré après un suivi de plusieurs années de la situation en Californie l'Air and Resource Board de l'agence californienne pour la protection de l'environnement (CEPA)⁽²⁰⁾.

Si l'on se tourne maintenant vers les différents paramètres utilisés par la Cellule interrégionale de l'environnement pour évaluer la qualité de l'air notamment sur le territoire bruxellois, on peut observer différents éléments quant à la qualité de l'air en Région bruxelloise :

Tout d'abord, au niveau des concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂), les relevés des stations bruxelloises témoignent de résultats longtemps insatisfaisants malgré les nuances possibles sur les dernières années selon les stations.

(17) Hartog J.J., Hoek G., Peters A., et al, *Effects of fine and ultrafine particles on cardiorespiratory symptoms in elderly subjects with coronary heart disease : The ULTEA study*, in American Journal of Epidemiology, 157, (7), 2003, pp. 613-623.

(18) Donaldson, K., Stonee, V., *Current hypotheses on the mechanisms of toxicity of ultrafine particles* in Ann 1 Super Sanita, 39(3), 2003, pp. 405-10; Nygaard Y.C., Samuelsen M., Aase A., Lovik M., *The capacity of particles to increase allergic sensitization is predicted by particle number and surface area, not by particle mass*, in Toxicological Sciences, 82, (2), 2004, pp. 515-524.

(19) Peters, A., Wichmann, H. E., Tuch, T., Heinrich, J., & Heyder, J. (1997). *Respiratory effects are associated with the number of ultrafine particles* in American journal of respiratory and critical care medicine, 155, (4), 1997, pp. 1376-1383; Peters A., Wichmann H.E., Tuch T., Heinrich J., Heyder J., *Comparison of the number of ultrafine particles and the mass of fine particles with respiratory symptoms in asthmatics in The Annals of Occupational Hygiene*, 41(1), 1997, pp. 19-23.

(20) California Environment Protection Agency, Air and Resources Board, *Current issues in ultrafine particles research : The ARB's health and exposure research program*, July 20, 2006.

(17) Hartog J.J., Hoek G., Peters A., et al, *Effects of fine and ultrafine particles on cardiorespiratory symptoms in elderly subjects with coronary heart disease : The ULTEA study*, in American Journal of Epidemiology, 157, (7), 2003, pp. 613-623

(18) Donaldson, K., Stonee, V., *Current hypotheses on the mechanisms of toxicity of ultrafine particles* in Ann 1 Super Sanita, 39(3), 2003, pp. 405-10; Nygaard Y.C., Samuelsen M., Aase A., Lovik M., *The capacity of particles to increase allergic sensitization is predicted by particle number and surface area, not by particle mass*, in Toxicological Sciences, 82, (2), 2004, pp. 515-524.

(19) Peters, A., Wichmann, H. E., Tuch, T., Heinrich, J., & Heyder, J. (1997). *Respiratory effects are associated with the number of ultrafine particles* in American journal of respiratory and critical care medicine, 155, (4), 1997, pp. 1376-1383; Peters A., Wichmann H.E., Tuch T., Heinrich J., Heyder J., *Comparison of the number of ultrafine particles and the mass of fine particles with respiratory symptoms in asthmatics in The Annals of Occupational Hygiene*, 41(1), 1997, pp. 19-23.

(20) California Environment Protection Agency, Air and Resources Board, *Current issues in ultrafine particles research : The ARB's health and exposure research program*, July 20, 2006.

Figuur 2. Jaargemiddelde NO₂ concentratie weergegeven per meetstation sinds 1998 op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Gemeenten	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Communes
Brussel (Belliardstraat)										Bruxelles (Rue Belliard)
Elsene	<u>50</u>	50	53	NA	<u>54</u>	61	56	58	54	Ixelles
Voorhaven (Haren)	43	49	47	50	48	47	45	46	45	Avant-port (Haren)
Sint-Lambrechts-Woluwe	45	46	43	NA	44	49	42	44	46	Woluwe-Saint-Lambert
Sint-Jans-Molenbeek	<u>40</u>	43	38	41	43	49	44	47	47	Molenbeek-Saint-Jean
Brussel (Parlement EU)				NA	36	41	37	38	38	Bruxelles (Parlement UE)
Brussel (Sint-Katelijne)			NA	45	46	47	42	43	NA	Bruxelles (Sainte-Catherine)
Neder-Over-Heembeek		NA	36	39	35	40	37	32	31	Neder-Over-Heembeek
Ukkel	28	30	27	30	26	29	28	27	30	Uccle
Sint-Agatha-Berchem	<u>29</u>	28	31	33	31	36	31	32	29	Berchem-Sainte-Agathe
Brussel (Kunst-Wet)	74	75	69	73	NA	86	87	93	98	Bruxelles (Arts-Loi)
Anderlecht				42			NA			Anderlecht
Brusel (Belliard)				NA	41	42	41	40	39	Bruxelles (Belliard)

Figure 2. Moyenne annuelle des concentrations en NO₂ depuis 1998 pour les stations de mesures situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale

Gemeenten	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015(*)	2016(*)	Communes
Brussel (Belliardstraat)						NA	63	61	NA	NA	Bruxelles (Rue Belliard)
Elsene	54	54	52	54	50	48	49	48	46	45	Ixelles
Voorhaven (Haren)	45	46	47	44	44	43	42	42	42	41	Avant-port (Haren)
Sint-Lambrechts-Woluwe	46	42	39	40	37	40	40	39	38	37	Woluwe-Saint-Lambert
Sint-Jans-Molenbeek	46	44	43	43	41	41	42	39	35	35	Molenbeek-Saint-Jean
Brussel (Parlement EU)	40	38	38	37	33	34	37	32	NA	NA	Bruxelles (Parlement UE)
Brussel (Sint-Katelijne)		<u>41</u>	43	43	40	38	36	34	32	31	Bruxelles (Sainte-Catherine)
Neder-Over-Heembeek	32	35	34	35	NA	31	32	28	26	24	Neder-Over-Heembeek
Ukkel	29	27	28	28	26	25	26	22	23	20	Uccle
Sint-Agatha-Berchem	31	28	28	30	28	27	27	23	22	19	Berchem-Sainte-Agathe
Brussels (Kunst-Wet)	97	<u>101</u>									Bruxelles (Arts-Loi)
Anderlecht											Anderlecht
Brusel (Belliard)	43	37	39	41	39	38					Bruxelles (Belliard)

In bovenstaande tabel wordt per meetstation de jaargemiddelde NO₂-concentratie weergegeven per meetstation sinds 1998. Het jaargemiddelde is het gemiddelde van alle uurgemiddelde NO₂-concentraties in een kalenderjaar (van 01/01 tot 31/12). Volgens EU-richtlijn

Le tableau ci-dessus indique, pour chaque station de mesure, la moyenne annuelle des concentrations en NO₂ depuis 1998. La moyenne annuelle est calculée à partir de l'ensemble des moyennes horaires des concentrations en NO₂ sur une année civile (du 01/01 au

2008/50/EG, die de richtlijn 1999/30/EG vervangt, mag de jaargemiddelde NO_2 -concentratie vanaf 01/01/2020 niet hoger zijn dan $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jaargemiddelde concentraties die hoger zijn dan $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ worden tweemaal onderstreept (vanaf 2010) en eenmaal onderstreept (tot 2010). Indien er in een kalenderjaar minder dan 50% gemeten uurwaarden beschikbaar waren, wordt geen jaargemiddelde berekend. Dit wordt aangegeven met de code « NA ». Indien tussen 50% en 90% gemiddelde uurwaarden beschikbaar zijn, wordt het jaargemiddelde cursief geschreven. Jaargemiddelden berekend op basis van meer dan 90% uurwaarden staan in het vet. De meetstations staan in dalende volgorde gerangschikt volgens het glijdend jaargemiddelde in het lopende jaar. Het overzicht wordt dagelijks rond 7.00 uur bijgewerkt. (Gegevens uit het overzicht van overschrijdingen per meetstation op de site van de Interregionale Cel voor Leefmilieu).

De jaargemiddelden⁽²¹⁾ van PM_{10} (fijnstof met een diameter kleiner dan 10 micrometer) van 2013 (jongste beschikbare jaar) bedragen $24,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in Brussel. Dat is onder de grenswaarde bepaald in het kader van de Europese richtlijn ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$), maar blijft hoger dan het Belgische gemiddelde en hoger dan de indicatieve grenswaarde bepaald door de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) : $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Wat de evolutie van het maximumaantal dagen per jaar⁽²²⁾ betreft waarop het daggemiddelde van PM_{10} hoger was dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, blijft het aantal dagen overschrijdingen in het Brussels Gewest hoger dan de indicatieve norm van de WGO, met een surplus van dagen dat continu de Europese voorschriften tussen 1997 en 2007 overschrijft, en nieuwe situaties van overschrijdingen in 2009 en 2011. Het maximumaantal dagen waarop het daggemiddelde overschreden werd in Brussel, bedroeg respectievelijk 21 dagen in 2013 (jongste beschikbare meetjaar), terwijl de WGO een maximum van 3 dagen overschrijding voorschrijft.

De concentratie $\text{PM}_{2,5}$ (fijnstof met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer) in ruimtelijke jaargemiddelden⁽²³⁾, bedroeg in Brussel $17,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaar 2012 (jongste beschikbare meetjaar), wat ook hoger is dan het Belgisch gemiddelde en de indicatieve grenswaarde bepaald door de Wereldgezondheidsorganisatie ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

(21) Intergewestelijke Cel voor het leefmilieu, PM_{10} Jaargemiddelde. Deze kaarten werden gemaakt via de RIO-corine interpolatietechniek. De berekende concentraties zijn representatief voor een gebied van $4 \times 4 \text{ km}^2$. Lokaal kunnen de concentraties hoger of lager zijn.

(22) *Ibid.*, PM_{10} Daggemiddelde.

(23) *Ibid.*, $\text{PM}_{2,5}$ Jaargemiddelde.

31/12 inclus). La directive 1999/30/CE, remplacée par la directive 2008/50/EC, impose, depuis 01/01/2010, que cette moyenne annuelle ne dépasse pas le seuil de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Les chiffres soulignés deux fois (depuis 2010) ou soulignés une fois (avant 2010) signifient que le seuil annuel de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a été dépassé. Lorsque sur une année civile, moins de 50% des valeurs moyennes horaires sont disponibles, la moyenne annuelle n'est pas calculée et la mention N/A est indiquée dans le tableau. Si de 50% à 90% des valeurs moyennes horaires sont disponibles, la moyenne annuelle est indiquée en caractère italique. La moyenne annuelle calculée à partir de plus de 90% des moyennes horaires est indiquée en caractère gras. La liste des stations de mesure est ordonnée, par ordre décroissant, en fonction de la moyenne annuelle mobile pour l'année en cours. Ce tableau est actualisé quotidiennement vers 7h00. (Données extraites du tableau des dépassements par stations de mesure sur le site de la Cellule Interrégionale de l'Environnement).

Au niveau des concentrations de PM_{10} (particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres), les concentrations moyennes annuelles⁽²¹⁾ de PM_{10} en 2013 (dernière année de mesure disponible) s'élèvent à $24,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à Bruxelles. C'est inférieur à la valeur limite fixée dans le cadre de la directive européenne ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$), mais cela reste supérieur à la moyenne belge ainsi qu'à la valeur limite indicative fixée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) : $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Au niveau de l'évolution du nombre maximum de jours par an⁽²²⁾ où la concentration moyenne journalière de PM_{10} était supérieure à $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, la Région bruxelloise conserve un nombre de jours de dépassement supérieur à la norme indicative de l'OMS, avec un nombre de jours excédentaires dépassant en continu les prescriptions européennes entre 1997 et 2007, et de nouvelles situations d'infractions en 2009 et 2011. Le nombre maximum de jours où la norme moyenne journalière a été dépassée à Bruxelles s'élevait respectivement à 21 jours en 2013 (dernière année de mesure disponible) alors que l'OMS prescrit un maximum de 3 jours de dépassement.

Au niveau des concentrations en moyenne spatiale annuelle⁽²³⁾ de $\text{PM}_{2,5}$ (particules fines dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres), celles-ci s'élevaient à $17,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à Bruxelles pour l'année 2012 (dernière année de mesure disponible), ce qui est également supérieur à la moyenne belge ainsi qu'à la valeur limite indicative fixée par l'Organisation mondiale de la santé ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

(21) Cellule interrégionale de l'Environnement, PM_{10} Moyenne annuelle. Ces chiffres ont été calculés sur la base des valeurs fournies par la technique d'interpolation RIO (à la résolution spatiale de $4 \times 4 \text{ km}^2$). Les chiffres sont donc représentatifs de moyennes sur des cellules de grille de $4 \times 4 \text{ km}^2$, ce qui signifie que les concentrations plus locales peuvent donc être sensiblement différentes.

(22) *Ibid.*, PM_{10} Moyenne journalière

(23) *Ibid.*, $\text{PM}_{2,5}$ Moyenne annuelle

Er dient te worden gewezen op een bijkomend element met betrekking tot de $PM_{2,5}$ wanneer men de gemiddelde blootstellingsindex (GBI)⁽²⁴⁾ neemt, die een nationaal streefdoel is en gedefinieerd wordt als het gemiddelde, over drie jaar, van de concentraties $PM_{2,5}$ gemeten in typische plaatsen met stedelijke achtergrondvervuiling. Een van de twee Brusselse meetstations die geselecteerd zijn voor de berekening van de GBI (Sint-Jans-Molenbeek), heeft een jaarconcentratie voor de drie jaar die niet enkel hoger is dan het gemiddelde per jaar en over drie jaar van alle geselecteerde stations, maar die ook hoger is dan de GBI (voor België bedraagt de GBI $19,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Besluit : de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest wordt aanzienlijk beïnvloed door de verbranding in voertuigen (Brussels wagenpark en andere). De evolutie van de luchtkwaliteit heeft vele facetten : een lang verleden van overschrijding van Europese normen inzake atmosferische pollutanten (met de gevolgen die er geweest zijn en die er nog zullen zijn voor de bevolking), aanhoudende overschrijdingen van de indicatieve normen van de WGO, een daling van de aanwezigheid van bepaalde pollutanten (ozon, CO_2 , PM_{10}), maar geen structurele stabiliteit voor andere pollutanten (stikstofdioxide) ondanks de vooruitgang, en een tijdbom voor bepaalde categorieën die nog niet verder onderzocht zijn ($PM_{0,1}$), maar waarvoor de internationale wetenschappelijke literatuur met steeds meer eensgezindheid stelt dat de gevolgen voor de gezondheid van de bevolking potentieel zeer groot kunnen zijn en dat die problematiek de volgende stap is in de strijd tegen de luchtverontreiniging door wagens.

Enfin, un élément supplémentaire peut être relevé concernant les $PM_{2,5}$ lorsque l'on prend l'Indicateur d'exposition moyenne (IEM)⁽²⁴⁾, qui est une valeur cible nationale se définissant comme la moyenne sur trois ans des concentrations de $PM_{2,5}$ mesurées dans des lieux caractéristiques de la pollution de fond urbaine. L'une des deux stations de mesures bruxelloises sélectionnées pour le calcul de l'IEM (Molenbeek-Saint-Jean) a une concentration annuelle pour les trois années supérieure non seulement à la moyenne par an et sur trois ans pour l'ensemble des stations sélectionnées, mais également supérieure à l'IEM (pour la Belgique, l'IEM est de $19,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

En conclusion, la qualité de l'air en Région bruxelloise subit l'influence notable de la combustion issue des véhicules (parc bruxellois et autre). L'évolution de la situation de la qualité de l'air est à multiples facettes : un long passé de dépassement des normes européennes en matière de polluants atmosphériques – avec les effets que cela a eu et continuera d'avoir sur la population –, une situation de dépassements continus des normes indicatives de l'OMS qui perdure, une amélioration pour certains polluants (ozone, CO_2 , PM_{10}), mais un manque de stabilité structurelle pour d'autres (dioxyde d'azote) malgré des progrès, et une bombe à retardement pour certaines catégories encore inexplorées ($PM_{0,1}$), mais pour lesquelles la littérature scientifique internationale s'accorde de façon croissante tout autant à dire que les effets sur la santé des populations sont potentiellement très importants et qu'il s'agit de la prochaine étape en matière de lutte contre la pollution automobile.

(24) *Ibid.*, Gemiddelde Blootstellingsindex. Om de blootstelling van de bevolking aan $PM_{2,5}$ te verminderen, is in de Europese richtlijn 2008/50/EG de 'gemiddelde blootstellingsindex' (GBI) als aanvullende bepaling opgenomen. Die GBI is een nationale streefwaarde en wordt berekend als het gemiddelde over drie jaar van de gemeten $PM_{2,5}$ -concentraties in stedelijke achtergrondstations. Voor die GBI werd een grenswaarde van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ tegen 2015 vastgelegd samen met een reductiepercentage tegen 2020. Dat reductiepercentage wordt voor België bepaald door de GBI die berekend werd op basis van de jaren 2009, 2010 en 2011 en moet worden gehaald in 2020 op basis van de GBI voor de jaren 2018, 2019 en 2020. Voor de berekening van de GBI worden enkel stations in rekening gebracht die aan de gegevenskwaliteitsdoelstellingen voldaan hebben, d.w.z. waarvoor minimaal 90% gevalideerde data beschikbaar zijn. Voor België resulteert dat in een GBI van $19,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Op basis van bijlage XIV van de richtlijn 2008/50/EG valt die GBI in de categorie '18 -> $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ', wat betekent dat België verplicht is om de GBI met 20% te reduceren tegen 2020. Dat zou neerkomen op een GBI van $15,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De uiteindelijke toetsing zal gebeuren op basis van de metingen (in dezelfde stedelijke achtergrondmeetplaatsen) in de periode 2018, 2019 en 2020.

(24) *Ibid.*, Indicateur d'exposition moyenne. Pour réduire l'exposition de la population aux $PM_{2,5}$, la directive européenne 2008/50/CE prévoit le calcul d'un « indicateur d'exposition moyenne » (IEM). Cet IEM est une valeur cible nationale. Il se définit comme la moyenne sur trois ans des concentrations de $PM_{2,5}$ mesurées dans des lieux caractéristiques de la pollution de fond urbaine. Une valeur limite de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a été fixée pour cet IEM à l'horizon 2015, avec un pourcentage de réduction pour 2020. Pour la Belgique, ce pourcentage de réduction [1] est déterminé par l'IEM calculé sur la base des années 2009, 2010 et 2011 (période temporelle autorisée par la directive en remplacement de la période par défaut 2008-2010) ; la réduction en question devra être atteinte en 2020, sur la base de l'IEM calculé pour les années 2018, 2019 en 2020. Pour calculer l'IEM, seules sont prises en compte les stations de fond urbaines qui ont respecté les objectifs de qualité des données, c'est-à-dire pour lesquelles au moins 90 % de données validées sont disponibles. Pour la Belgique, l'IEM est ainsi de $19,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Sur la base de l'annexe XIV de la directive 2008/50/CE, cet IEM appartient à la classe « 18 @ $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ », ce qui signifie que la Belgique est obligée de réduire l'IEM de 20 % d'ici 2020, ce qui revient à atteindre un IEM de $15,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. L'évaluation finale s'effectuera sur la base des mesures réalisées (aux mêmes lieux de mesures de pollution de fond urbaine) durant la période 2018, 2019 et 2020.

Huidige heffingswijzen in het Brussels Gewest

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 regeling 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 inverkeerstelling⁽²⁵⁾ enerzijds en de verkeersbelasting anderzijds. De inning van beide belastingen geschiedt, enkel nog voor het Brussels Gewest, door de FOD Financiën.

Belasting op de inverkeerstelling (BIV)⁽²⁶⁾

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 zoals blijkt uit de hierna volgende tabel⁽²⁷⁾.

Figuur 3. Berekeningswijze voor de belasting op de inverkeerstelling

Aantal PK	Aantal kW	Belasting in euro
van 0 tot 8	van 0 tot 70	61,50
9 en 10	van 71 tot 85	123,00
11	van 86 tot 100	495,00
van 12 tot 14	van 101 tot 110	867,00
15	van 111 tot 120	1.239,00
16 en 17	van 121 tot 155	2.478,00
meer dan 17	meer dan 155	4.957,00

(25) Art. 94 tot 107 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen.

(26) Alle tarieven van de belasting op de inverkeerstelling zijn als bijlage bij dit dossier gevoegd.

(27) FOD Financiën (2016), Belasting inverkeerstelling, http://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer/inschrijving_en_belastingen/belasting_op_de_inverkeerstelling (bladzijde geraadpleegd op 26 juli 2016).

Modes de prélèvement actuellement employés en Région bruxelloise

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 circulation d'une part et la taxe de circulation⁽²⁵⁾ 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)⁽²⁶⁾

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 kilowatt (kW). Cette taxe est établie en fonction de la puissance fiscale, selon un barème dégressif d'après l'ancienneté du véhicule comme en témoigne le tableau ci-après⁽²⁷⁾.

Figure 3. Mode de calcul de la taxe de mise en circulation

Nombre de CV	Nombre de kW	Taxe en euros
de 0 à 8	de 0 à 70	61,50
9 en 10	de 71 à 85	123,00
11	de 86 à 100	495,00
de 12 à 14	de 101 à 110	867,00
15	de 111 à 120	1.239,00
16 en 17	de 121 à 155	2.478,00
plus de 17	plud de 155	4.957,00

(25) Art.94 à 107 du Code des taxes assimilées aux revenus.

(26) L'ensemble des tarifs de la taxe de mise en circulation se trouve en annexe du présent dossier

(27) SPF Finances (2016), Taxe de Mise en Circulation, http://finances.belgium.be/fr/particuliers/transport/immatriculation_et_impots/taxe_de_mise_en_circulation (page consultée le 26 juillet 2016)

Verlopen periode sinds de eerste inschrijving	De belasting wordt vermindert tegen het volgende percentage van het bedrag
1 jaar tot < 2 jaar	90%
2 jaar tot < 3 jaar	80%
3 jaar tot < 4 jaar	70%
4 jaar tot < 5 jaar	60%
5 jaar tot < 6 jaar	55%
6 jaar tot < 7 jaar	50%
7 jaar tot < 8 jaar	45%
8 jaar tot < 9 jaar	40%
9 jaar tot < 10 jaar	35%
10 jaar tot < 11 jaar	30%
11 jaar tot < 12 jaar	25%
12 jaar tot < 13 jaar	20%
13 jaar tot < 14 jaar	15%
14 jaar tot < 15 jaar	10%
15 jaar en meer	61,50 euro (uniform bedrag)

Verkeersbelasting (VB)⁽²⁸⁾

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

Figuur 4. Berekeningswijze van de verkeersbelasting

Een auto heeft een motor met 4 cilinders van 76 mm uitboring en met een slaglengte van de zuiger van 80 mm. De cilinderinhoud is dan gelijk aan 1,5 liter. Het belastbare vermogen, uitgedrukt in PK is :

$$PK = 4 \times \frac{\text{cilinderinhoud (in liter)} + \text{gewicht (in 100 kg)}}{4}$$

De tweede term in de formule wordt voor deze auto vervangen door een coëfficiënt die afhangt van de cilinderinhoud. Voor 1,5 liter cilinderinhoud bedraagt hij 2,00. Het vermogen in PK bedraagt voor deze auto bijgevolg : $4 \times 1,5 + 2,00 = 8,00$, dus 8 PK

Bron : FOD FINANCIËN (2015), *Fiscaal memento*, p. 265

Beperkingen van de BIV en de VB

In 2010, wees het federaal milieurapport⁽²⁹⁾ er al op dat de toepassingswijzen van de BIV niet in de richting gaan van een milieubeleid. De tarieven variëren niet volgens het

(28) Alle tarieven van de verkeersbelasting bevinden zich in bijlage 10.1 van dit dossier.

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

Période écoulée depuis la première immatriculation	La taxe est réduite au pourcentage suivant du montant
1 an tot < 2 ans	90%
2 ans tot < 3 ans	80%
3 ans tot < 4 ans	70%
4 ans tot < 5 ans	60%
5 ans tot < 6 ans	55%
6 ans tot < 7 ans	50%
7 ans tot < 8 ans	45%
8 ans tot < 9 ans	40%
9 ans tot < 10 ans	35%
10 ans tot < 11 ans	30%
11 ans tot < 12 ans	25%
12 ans tot < 13 ans	20%
13 ans tot < 14 ans	15%
14 ans tot < 15 ans	10%
15 ans et plus	61,50 euros (montant uniforme)

Taxe de circulation (TC)⁽²⁸⁾

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).

Figure 4. Mode de calcul de la taxe de circulation

Une auto a un moteur de 4 cylindres dont l'alésage est de 76 mm et la course du piston de 80 mm. La cylindrée est donc égale à 1,5 litre. La puissance taxable est exprimée en CV, où :

$$CV = 4 \times \frac{\text{cylindrée (en litre)} + \text{poids (en 100 kg)}}{4}$$

Pour cette auto, le deuxième terme de la formule est remplacé par un coefficient qui dépend de la cylindrée. Pour une cylindrée de 1,5 l, ce coefficient est égale à 2,00. La puissance fiscale pour cette auto s'élève donc à : $4 \times 1,5 + 2,00 = 8,00$, soit 8 CV

Source : SPF FINANCES (2015), *Memento fiscal*, p. 265

Limites de la TMC et de la TC

En 2010, le rapport fédéral en matière d'environnement⁽²⁹⁾ pointait déjà le fait que les modalités de la TMC ne vont pas dans le sens d'une politique environnementale.

(28) L'ensemble des tarifs de la taxe de circulation se trouve à l'annexe 10.1 du présent dossier

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

min of meer vervuilende karakter van het voertuig, maar volgens het vermogen van de motor. Bovendien leidt het feit dat de belasting daalt met de leeftijd van het voertuig ertoe dat er oude en dus meer vervuilende voertuigen in het verkeer worden gebracht. Er zij evenwel gewezen op de belastingvermindering voor voertuigen die op lpg rijden, een vrij « schone » brandstof.

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

Om die tekortkomingen weg te werken en de milieuparameter te integreren in het bedrag, hebben zowel het Waals Gewest (Eco Bonus/Malus) als het Vlaams Gewest (hervorming van de VB en de BIV) fiscale maatregelen ingevoerd om tot een gedragswijziging te komen. Hieronder volgt een beschrijving van die gewestelijke maatregelen, die als basis voor een hervorming op Brussels niveau kunnen dienen.

Automobiefiscaliteit in het Vlaams Gewest

Belasting op de inverkeerstelling

Sinds januari 2014, zijn de regels betreffende de autobelasting gewijzigd in Vlaanderen. De belasting op de verkeerstelling is een eenmalige belasting die wordt geheven op elk nieuw of tweedehandsvoertuig. Ze is, zoals in het Waals en Brussels Gewest, verschuldigd op het moment dat het voertuig in het verkeer op de openbare weg wordt gebracht.

Het Vlaams Gewest kiest voor een zuiver ecologische variabele bij de berekening van de BIV. Hoe milieuvriendelijker de wagen, hoe lager de belasting. Hoe vervuilerder de wagen, hoe hoger de BIV. Er wordt rekening gehouden met de ouderdom van het voertuig en met de CO₂-emissie. Bovendien genieten voertuigen op lpg (gas) een gunstigere belastingvoet dan benzine- of dieselvoertuigen. Elektrische voertuigen, hybridevoertuigen of voertuigen op waterstof zijn zelfs volledig vrijgesteld van de BIV.

Voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die worden geacht in het verkeer te zijn gebracht in het Vlaams Gewest, met uitzondering van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die worden geacht in het verkeer te zijn gesteld door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten, wordt de BIV in Vlaanderen als volgt berekend⁽³⁰⁾ :

$$\text{BIV in euro} = (((\text{CO}_2 * f + x) / 250) * 6 * 4500 + c) * \text{LC}$$

(30) FOD Financiën (2015), *Fiscaal memo*, p. 284.

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 minibus, le taux varie in fine en fonction de la cylindrée, mais les émissions polluantes ne sont évidemment pas proportionnelles à la cylindrée.

Afin de pallier ces manquements et d'intégrer le paramètre environnemental dans le signal-prix, tant la Région wallonne (éco-bonus/malus) que la Région flamande (réformes de la TC et de la TMC) ont instauré des mesures fiscales induisant un changement de comportement. Nous décrirons ci-après ces mesures régionales en ce qu'elles permettent d'entrevoir une réforme au niveau bruxellois.

Fiscalité automobile en Région flamande

Taxe de mise en circulation

Depuis le mois de janvier 2014, les règles relatives à la taxation automobile ont été modifiées en Flandre. La taxe de mise en circulation est un impôt unique qui s'applique à tout véhicule neuf ou d'occasion. Elle est due, comme pour les Régions wallonne et bruxelloise, au moment de la mise en circulation du véhicule sur la voie publique.

La Région flamande opte pour une variable uniquement écologique dans le calcul de la TMC. Lorsque vous achetez une voiture plus écologique, vous payez moins de taxes. Plus votre voiture est polluante, plus le montant de la TMC est élevé. Il est tenu compte de l'âge du véhicule, ainsi que de l'émission de CO₂. En outre, les voitures au LPG (gaz) bénéficient d'un taux d'imposition plus favorable que les voitures à essence ou diesel. Les voitures électriques, hybrides ou à hydrogène sont même totalement exemptées de la TMC.

Pour les voitures, voitures mixtes et minibus qui sont censés avoir été mis en circulation en Région flamande, à l'exception des voitures, voitures mixtes et minibus qui sont censés avoir été mis en circulation par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans but lucratif avec des activités de leasing, le calcul de la TMC en Flandre est le suivant⁽³⁰⁾ :

$$\text{TMC (€)} = (((\text{CO}_2 * f + x) / 250) * 6 * 4500 + c) * \text{CA}$$

(30) SPF Finances (2015), *Mémento fiscal*, p. 284.

waarbij :

- CO_2 = CO_2 -uitstoot van het voertuig in g/km, zoals gemeten tijdens de homologatie van het voertuig volgens de geldende Europese regelgeving;
- $f = 0,88$ voor voertuigen aangedreven door LPG, 0,93 voor voertuigen aangedreven door aardgas, 0,744 voor voertuigen aangedreven door zowel aardgas als benzine en voor zover ze als benzinevoertuigen ingeschreven zijn en 1 voor andere voertuigen;
- x = CO_2 -correctieterm in functie van de technologische evolutie. De waarde x is voor 2015 gelijk aan 13,5 g CO_2 /km. Deze waarde wordt jaarlijks verhoogd met 4,5 g CO_2 /km;
- LC = leeftijdscorrectie, bepaald op basis van de ouderdom van het voertuig. De ouderdom wordt vastgesteld op grond van de datum van de eerste inschrijving van het voertuig, in het binnenland of in het buitenland, zoals vermeld op het inschrijvingsbewijs. De waarde LC wordt bepaald aan de hand van onderstaande tabel :

Figuur 5. Berekeningswijze van de leeftijdscorrectie in de BIV in het Vlaams Gewest

Leeftijd van het voertuig	Waarde LC
Minder dan 12 volle maanden	100%
Van 12 tot 23 volle maanden	90%
Van 24 tot 35 volle maanden	80%
Van 36 tot 47 volle maanden	70%
Van 48 tot 59 volle maanden	60%
Van 60 tot 71 volle maanden	50%
Van 72 tot 83 volle maanden	40%
Van 84 tot 95 volle maanden	30%
Van 96 tot 107 volle maanden	20%
Vanaf 108 volle maanden of meer	10%

- c = constante (luchtcomponent) die functie is van de euronorm (indicatie van de schadelijkheid van de uitlaatgassen) en de brandstofsoort van het voertuig, overeenkomstig de volgende tabellen :

où :

- CO_2 = émissions de CO_2 du véhicule en g/km, telles que mesurées pendant l'homologation du véhicule selon la réglementation européenne en vigueur ;
- $f = 0,88$ pour les véhicules alimentés en LPG, 0,93 pour les véhicules alimentés au gaz naturel, 0,744 pour les véhicules alimentés tant au gaz naturel qu'à l'essence et dans la mesure où ils sont homologués comme des voitures à essence, et 1 pour les autres véhicules ;
- x = terme de correction CO_2 en fonction de l'évolution technologique. Pour 2015, la valeur x est égale à 13,5 g CO_2 /km. Cette valeur est annuellement augmentée de 4,5 g CO_2 /km ;
- CA = correction d'âge, déterminée sur la base de l'ancienneté du véhicule. L'ancienneté est fixée sur la base de la date de la première immatriculation du véhicule en Belgique ou à l'étranger, tel que mentionnée sur le certificat d'immatriculation. La valeur CA est déterminée à l'aide du tableau ci-après :

Figure 5. Mode de calcul de la Correction d'âge dans la TMC en Région flamande

Ancienneté du véhicule	Valeur CA
Moins de 12 mois entiers	100%
De 12 à 23 mois entiers	90%
De 24 à 35 mois entiers	80%
De 36 à 47 mois entiers	70%
De 48 à 59 mois entiers	60%
De 60 à 71 mois entiers	50%
De 72 à 83 mois entiers	40%
De 84 à 95 mois entiers	30%
De 96 à 107 mois entiers	20%
108 mois entiers ou plus	10%

- c = constante (composante air) qui est fonction de la norme Euro (indication de la nocivité des gaz d'échappement) et du type de combustible du véhicule conformément aux tableaux suivants :

Diesel	Euronorm	Bedragen in euro
	Euro 0	2.223,94
	Euro 1	652,47
	Euro 2	473,30
	Euro 3	372,93
	Euro 3 + roetfilter	352,49
	Euro 4	352,49
	Euro 4 + roetfilter	346,50
	Euro 5	346,50
	Euro 6	12,79

Benzine, LPG en aardgas	Euronorm	Bedragen in euro
	Euro 0	84,54
	Euro 1	395,58
	Euro 2	118,29
	Euro 3	74,21
	Euro 4	17,81
	Euro 5	16,02
	Euro 6	16,02
	Euro 5	346,50
	Euro 6	12,79

Verkeersbelasting

Vlaanderen corrigeert de berekening van het vermogen van het voertuig met een vermindering of verhoging volgens de CO₂-emissie van het na 1 januari 2016 ingeschreven voertuig.

Het bedrag dat overeenkomt met de PK, wordt vervolgens aangepast met een percentage dat overeenkomt met de CO₂-emissie⁽³¹⁾ per km, zoals blijkt uit de volgende tabellen :

Figuur 6. Integratie van de CO₂-emissie in de berekening van de VB voor elke inschrijving na 1 januari 2016 in het Vlaams Gewest

(31) Wanneer de CO₂-emissie niet bekend is, dient die parameter te worden bepaald met de tabel van de CO₂standaardwaarden vermeld in art. 2.2.4.0.7 van de VCF. Zie de CO₂-emissie in functie van de brandstofsoort, de cilinderinhoud in cc en de euronorm.

Diesel	Euronorm	montants en euros
	Euro 0	2.223,94
	Euro 1	652,47
	Euro 2	473,30
	Euro 3	372,93
	Euro 3 + filtre à particules	352,49
	Euro 4	352,49
	Euro 4 + filtre à particules	346,50
	Euro 5	346,50
	Euro 6	12,79

Essence, LPG, gaz naturel	Euronorm	montants en euros
	Euro 0	84,54
	Euro 1	395,58
	Euro 2	118,29
	Euro 3	74,21
	Euro 4	17,81
	Euro 5	16,02
	Euro 6	16,02
	Euro 5	346,50
	Euro 6	12,79

Taxe de circulation

La Flandre corrige le calcul de puissance du véhicule en introduisant une réduction ou majoration en fonction de l'émission de CO₂ du véhicule immatriculé après le 1^{er} janvier 2016.

Le montant correspondant aux CV est ensuite adapté avec un pourcentage correspondant avec l'émission de CO₂ par km⁽³¹⁾, comme le montre les tableaux ci-après :

Figure 6. Intégration de l'émission CO₂ dans le calcul de la TC pour toute immatriculation après le 1^{er} janvier 2016 en Région flamande

(31) Lorsque l'émission de CO₂ n'est pas connue, il y a lieu de déterminer ce paramètre avec le tableau des valeurs standard CO₂ mentionné dans l'art. 2.2.4.0.7 du CFF. Voir l'émission de CO₂ en fonction du type de carburant, de la cylindrée en cc et de l'euronorme.

Vermindering met een percentage volgens de CO₂-emissie
Réduction en fonction du taux basée sur l'émission de CO₂

CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Vermindering Réduction	CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Vermindering Réduction	CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Vermindering Réduction
24 g of/ou <	-29,40%	57 g	-19,50%	90 g	-9,60%
25 g	-29,10%	58 g	-19,20%	91 g	-9,30%
26 g	-28,80%	59 g	-18,90%	92 g	-9,00%
27 g	-28,50%	60 g	-18,60%	93 g	-8,70%
28 g	-28,20%	61 g	-18,30%	94 g	-8,40%
29 g	-27,90%	62 g	-18,00%	95 g	-8,10%
30 g	-27,60%	63 g	-17,70%	96 g	-7,80%
31 g	-27,30%	64 g	-17,40%	97 g	-7,50%
32 g	-27,00%	65 g	-17,10%	98 g	-7,20%
33 g	-26,70%	66 g	-16,80%	99 g	-6,90%
34 g	-26,40%	67 g	-16,50%	100 g	-6,60%
35 g	-26,10%	68 g	-16,20%	101 g	-6,30%
36 g	-25,80%	69 g	-15,90%	102 g	-6,00%
37 g	-25,50%	70 g	-15,60%	103 g	-5,70%
38 g	-25,20%	71 g	-15,30%	104 g	-5,40%
39 g	-24,90%	72 g	-15,00%	105 g	-5,10%
40 g	-24,60%	73 g	-14,70%	106 g	-4,80%
41 g	-24,30%	74 g	-14,40%	107 g	-4,50%
42 g	-24,00%	75 g	-14,10%	108 g	-4,20%
43 g	-23,70%	76 g	-13,80%	109 g	-3,90%
44 g	-23,40%	77 g	-13,50%	110 g	-3,60%
45 g	-23,10%	78 g	-13,20%	111 g	-3,30%
46 g	-22,80%	79 g	-12,90%	112 g	-3,00%
47 g	-22,50%	80 g	-12,60%	113 g	-2,70%
48 g	-22,20%	81 g	-12,30%	114 g	-2,40%
49 g	-21,90%	82 g	-12,00%	115 g	-2,10%
50 g	-21,60%	83 g	-11,70%	116 g	-1,80%
51 g	-21,30%	84 g	-11,40%	117 g	-1,50%
52 g	-21,00%	85 g	-11,10%	118 g	-1,20%
53 g	-20,70%	86 g	-10,80%	119 g	-0,90%
54 g	-20,40%	87 g	-10,50%	120 g	-0,60%
55 g	-20,10%	88 g	-10,20%	121 g	-0,30%
56 g	-19,80%	89 g	-9,90%	122 g	—

**Verhoging met een percentage op basis van de CO₂-emissie
Augmentation en fonction du taux basée sur l'émission de CO₂**

CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Verhoging Augmentation	CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Verhoging Augmentation	CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Verhoging Augmentation
500 g of/ou >	+113,40%	237 g	+34,50%	179 g	+17,10%
492 g	+111,00%	236 g	+34,20%	178 g	+16,80%
482 g	+108,00%	135 g	+33,90%	177 g	+16,50%
472 g	+105,00%	234 g	+33,60%	176 g	+16,20%
462 g	+102,00%	233 g	+33,30%	175 g	+15,90%
452 g	+99,00%	232 g	+33,00%	174 g	+15,60%
442 g	+96,00%	231 g	+32,70%	173 g	+15,30%
432 g	+93,00%	230 g	+32,40%	172 g	+15,00%
422 g	+90,00%	229 g	+32,10%	171 g	+14,70%
412 g	+87,00%	228 g	+31,80%	170 g	+14,40%
402 g	+84,00%	227 g	+31,50%	169 g	+14,10%
392 g	+81,00%	226 g	+31,20%	168 g	+13,80%
382 g	+78,00%	225 g	+30,90%	167 g	+13,50%
372 g	+75,00%	224 g	+30,60%	166 g	+13,20%
362 g	+72,00%	223 g	+30,30%	165 g	+12,90%
352 g	+69,00%	222 g	+30,00%	164 g	+12,60%
342 g	+66,00%	221 g	+29,70%	163 g	+12,30%
332 g	+63,00%	220 g	+29,40%	162 g	+12,00%
322 g	+60,00%	219 g	+29,10%	161 g	+11,70%
312 g	+57,00%	218 g	+28,80%	160 g	+11,40%
302 g	+54,00%	217 g	+28,50%	159 g	+11,10%
292 g	+51,00%	216 g	+28,20%	158 g	+10,80%
282 g	+48,00%	215 g	+27,90%	157 g	+10,50%
272 g	+45,00%	214 g	+27,60%	156 g	+10,20%
271 g	+44,70%	213 g	+27,30%	155 g	+9,90%
270 g	+44,40%	212 g	+27,00%	154 g	+9,60%
269 g	+44,10%	211 g	+26,70%	153 g	+9,30%
268 g	+43,80%	210 g	+26,40%	152 g	+9,00%
267 g	+43,50%	209 g	+26,10%	151 g	+8,70%
266 g	+43,20%	208 g	+25,80%	150 g	+8,40%
265 g	+42,90%	207 g	+25,50%	149 g	+8,10%
264 g	+42,60%	206 g	+25,20%	148 g	+7,80%
263 g	+42,30%	205 g	+24,90%	147 g	+7,50%
262 g	+42,00%	204 g	+24,60%	146 g	+7,20%

CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Verhoging Augmentation	CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Verhoging Augmentation	CO ₂ -emissie l'émission de CO ₂	Verhoging Augmentation
261 g	+41,70%	203 g	+24,30%	145 g	+6,90%
260 g	+41,40%	202 g	+24,00%	144 g	+6,60%
259 g	+41,10%	201 g	+23,70%	143 g	+6,30%
258 g	+40,80%	200 g	+23,40%	142 g	+6,00%
257 g	+40,50%	199 g	+23,10%	141 g	+5,70%
256 g	+40,20%	198 g	+22,80%	140 g	+5,40%
255 g	+39,90%	197 g	+22,50%	139 g	+5,10%
254 g	+39,60%	196 g	+22,20%	138 g	+4,80%
253 g	+39,30%	195 g	+21,90%	137 g	+4,50%
252 g	+39,00%	194 g	+21,60%	136 g	+4,20%
251 g	+38,70%	193 g	+21,30%	135 g	+3,90%
250 g	+38,40%	192 g	+21,00%	134 g	+3,60%
249 g	+38,10%	191 g	+20,70%	133 g	+3,30%
248 g	+37,80%	190 g	+20,40%	132 g	+3,00%
247 g	+37,50%	189 g	+20,10%	131 g	+2,70%
246 g	+37,20%	188 g	+19,80%	130 g	+2,40%
245 g	+36,90%	187 g	+19,50%	129 g	+2,10%
244 g	+36,60%	186 g	+19,20%	128 g	+1,80%
243 g	+36,30%	185 g	+18,90%	127 g	+1,50%
242 g	+36,00%	184 g	+18,60%	126 g	+1,20%
241 g	+35,70%	183 g	+18,30%	125 g	+0,90%
240 g	+35,40%	182 g	+18,00%	124 g	+0,60%
239 g	+35,10%	181 g	+17,70%	123 g	+0,30%
238 g	+34,80%	180 g	+17,40%	122 g	--

Autofiscaliteit in het Waals Gewest

Belasting op de inverkeerstelling

Net als Vlaanderen, neemt Wallonië voor zijn berekeningen van de belasting op de inverkeerstelling in zijn berekeningen de uitstoot van CO₂ op in de vorm van een ecomalus, zoals de volgende tabel aantoont :

Figuur 7. Integratie van de CO₂-uitstoot bij de berekening van de BIV voor elke inschrijving na 1 januari 2016 in het Waals Gewest

Fiscalité automobile en Région wallonne

Taxe de mise en circulation

En ce qui concerne la taxe de mise en circulation, la Wallonie, à l'instar de la Flandre, intègre dans ses calculs l'émission de CO₂ sous la forme d'un éco-malus, comme en témoigne la figure suivante :

Figure 7. Intégration de l'émission CO₂ dans le calcul de la TC pour toute immatriculation après le 1^{er} janvier 2016 en Région wallonne

Component ecomalus voor de voertuigen die meer dan 145 g CO₂/km uitstoten

Uitstoot CO ₂ in g/km	Bedrag in €
146 - 155	100 €
156 - 165	175 €
166 - 175	250 €
176 - 185	375 €
186 - 195	500 €
196 - 205	600 €
206 - 215	700 €
216 - 225	1.000 €
226 - 235	1.200 €
236 - 245	1.500 €
246 - 255	2.000 €
+ dan 255	2.500 €

Bron: Waalse Overheidsdienst http://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/pages/fichiers/bareme_tmc5.pdf

Verkeersbelasting

Net als in het Brussels Gewest, wordt de verkeersbelasting in Wallonië berekend op grond van de kracht van het voertuig (uitgedrukt in PK). Die belasting houdt dus geen rekening met milieucriteria.

Voorgestelde hervorming

Beschrijving

Hoewel Vlaanderen en Wallonië het beter doen dan het Brussels Gewest op het vlak van autofiscaliteit, door rekening te houden met de uitstoot van CO₂, houden zij evenwel geen rekening met ultrafijne partikels, de geluidshinder en de weerslag van andere vervuilers. De Ecoscore-index biedt de mogelijkheid tot het opnemen van vele factoren, teneinde rekening te houden met alle externe negatieve effecten van de voertuigen.

Op die manier, biedt de ecoscore de mogelijkheid een voertuig te beoordelen volgens zijn milieuprestaties⁽³²⁾: het broeikas effect (voornamelijk CO₂), luchtvervuiling (bijvoorbeeld fijne partikels en stikstofdioxiden, die de volksgezondheid en de gezondheid van de ecosystemen beïnvloeden) en de geluidshinder. Elk van die modellen komt overeen met een ecoscore van 0 tot 100: zoveel te dichter bij 100, zoveel te minder het voertuig vervuult. Voertuigen met een ecoscore hoger dan 65 kunnen gevonden worden in bijna alle segmenten.

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

Composante éco-malus pour les véhicules émettant plus de 145 g de CO₂/km

Emission de CO ₂ en g/km	Montant en €
146 - 155	100 €
156 - 165	175 €
166 - 175	250 €
176 - 185	375 €
186 - 195	500 €
196 - 205	600 €
206 - 215	700 €
216 - 225	1.000 €
226 - 235	1.200 €
236 - 245	1.500 €
246 - 255	2.000 €
+ de 255	2.500 €

Source: Service public de Wallonie http://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/pages/fichiers/bareme_tmc5.pdf

Taxe de circulation

Le calcul de la taxe circulation en en Wallonie est fonction, à l'instar de la Région bruxelloise, de la puissance du véhicule exprimée en CV. Cette taxe n'intègre donc pas de critères environnementaux.

Réforme proposée

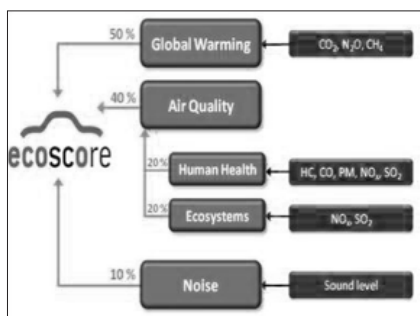
Description

Bien que la Flandre et la Wallonie fassent mieux que la Région bruxelloise en matière de fiscalité automobile en intégrant l'émission de CO₂, lesdites fiscalités n'intègrent pas les particules ultrafines, la pollution sonore et l'impact d'autres polluants. L'indice Ecoscore permet cette intégration multifactorielle afin de prendre en compte l'ensemble des externalités négatives des véhicules.

Ainsi, l'Ecoscore permet de coter un véhicule selon ses performances environnementales⁽³²⁾: 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.

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

Figuur 8. Samenvattend schema van de berekening van de ecoscore



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

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 wetbepalingen : in 2008, 2009, 2013, 2014 en 2016.

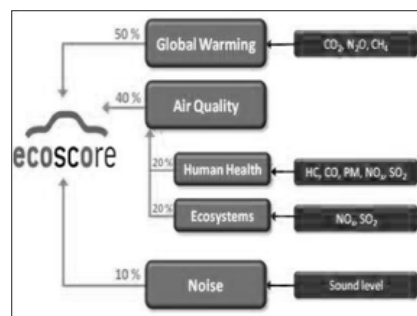
Dat is het geval voor het besluit van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen; het besluit van 28 mei 2009 betreffende de invoering van schone voertuigen in het wagenpark van de gewestelijke instanties; 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 dergelijke index moest worden gekozen, hoewel er andere indicatoren bestonden. In dat opzicht,

Figure 8. Schéma de synthèse du calcul de l'Ecoscore



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

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 insérés l'Ecoscore dans des dispositions légales, et ce, 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, à plusieurs reprises et malgré de nouveaux indices potentiels, recouru à un autre indice de référence dans les textes légaux où il était nécessaire d'en choisir un. Sur ce point, deux arrêtés cités plus haut sont des arrêtés

zijn twee voornoemde besluiten besluiten tot opheffing of wijziging van besluiten waar de 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 gebruikt⁽³³⁾.

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 vervuilingsspieken⁽³⁴⁾ en de overheidsopdrachten voor voertuigen⁽³⁵⁾, als in die op de operatoren van gedeelde voertuigen⁽³⁶⁾.

Het doel van dit voorstel bestaat erin een correctie op te nemen die afhankelijk is van de ecoscore, na de berekening van de thans gebruikte verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling.

Op grond van het onderzoek van het VITO⁽³⁷⁾, een analyse van het Belgische wagenpark, stelt men vast dat het Belgische wagenpark voor 2014 gemiddeld een ecoscore van 57 op 100 behaalde. Voor 2015, bedraagt het gemiddelde 58 op 100⁽³⁸⁾. Tevens wijzen wij erop dat, in 2015, voor het gehele onderzochte park, 50% van het Brusselse wagenpark dat toebehoort aan natuurlijke personen een ecoscore gelijk aan of hoger dan 57 behaalde.

(33) Art. 8, 4^o, 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; art. 3, § 1 en § 2, en art. 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.

(34) Art. 2, 7^o, 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.

(35) Art. 3, § 1 en § 2, en art. 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.

(36) Art. 8, 4^o, 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.

(37) VITO (2015), Analysis of the Belgian Car Fleet 2014.

(38) Op grond van door de onderzoekers van VITO verschaft gegevens.

abrogeant ou modifiant des 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 repris⁽³³⁾.

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 pollution⁽³⁴⁾, que dans celle sur les marchés publics de véhicules⁽³⁵⁾ et dans celle sur les opérateurs de véhicules partagés⁽³⁶⁾.

L'ambition de la présente proposition est d'intégrer un correctif qui est fonction de l'Ecoscore après le calcul de la taxe de circulation et de mise en circulation telle qu'elles sont actuellement employées.

Si l'on se réfère à l'étude⁽³⁷⁾ de VITO qui porte sur l'analyse du parc belge, on constate que la moyenne du parc bruxellois pour l'année 2014 obtenait un Ecoscore de 57 sur 100. Pour l'année 2015, la moyenne s'élève à 58 sur 100⁽³⁸⁾. Notons également qu'en 2015, sur l'ensemble du parc analysé, 50 % du parc bruxellois des véhicules appartenant à des personnes physiques obtenait un Ecoscore égal ou supérieur à 57.

(33) Art.8, 4^o, 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; Art.3, §§1^{er} et 2, et art.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.

(34) Art. 2, 7^o, 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.

(35) Art.3, §§1^{er} et 2, et art.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.

(36) Art.3, §§1^{er} et 2, et art.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.

(37) VITO (2015), Analysis of the Belgian Car Fleet 2014.

(38) Sur la base des données fournies par les chercheurs de VITO.

Figuur 9. Gemiddelde ecoscore van het Brusselse wagenpark tussen 2008 en 2014**Figure 9.** Ecoscore moyen du parc bruxellois entre 2008 et 2014

Indicators	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Δ('14-'08)
Number of cars	464 208	473 620	462 957	467 089	503 804	504 301	507 999	+43 791
Age (years)	5,7	5,8	6,0	6,0	8,2	8,4	8,5	+2,9
Ecoscore	52	53	54	55	55	56	57	+6
MRO (kg)	1433	1433	1421	1420	1423	1422	1421	-13
Displacement (cc)	1741	1745	1730	1719	1708	1699	1690	-50
Engine Power (kW)	77	78	78	79	80	80	81	+4
CO ₂ emission (g/km)	168	165	161	157	155	151	147	-21
Share of diesel cars (%)	59%	62%	62%	63%	61%	62%	61%	+2%
Diesels with DPF (%)	18%	28%	36%	47%	53%	58%	62%	+44%

Bron : VITO (2015), *Analysis of the Belgian Car Fleet 2014*, p. 8.

Source : VITO (2015), *Analysis of the Belgian Car Fleet 2014*, p.8.

Regeling

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

Figuur 10. Voorbeeld van vermindering na berekening van de verkeersbelasting of belasting op de inverkeerstelling

Mécanisme

La présente proposition d'ordonnance vise à instaurer un bonus fiscal progressif dans le cadre du calcul de la taxe de mise en circulation d'une part et de la taxe de circulation d'autre part, et ce, pour tous les véhicules 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 ordonnance est complémentaire à la mise en place d'une zone basses émissions en ce qu'elle constitue un incitant par le haut afin de verduriser le parc automobile bruxellois. 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 10. Exemple de réduction après calcul de la taxe de circulation ou de mise en circulation

Ecospore	% vermindering na berekening van de verkeersbelasting % de réduction accordée après calcul de la taxe de circulation	Ecospore	% vermindering na berekening van de verkeersbelasting % de réduction accordée après calcul de la taxe de circulation
57	-9,30%	79	-15,90%
58	-9,60%	80	-16,20%
59	-9,90%	81	-16,50%
60	-10,20%	82	-16,80%
61	-10,50%	83	-17,10%
62	-10,80%	84	-17,40%
63	-11,10%	85	-17,70%
64	-11,40%	86	-18,00%
65	-11,70%	87	-18,30%
66	-12,00%	88	-18,60%
67	-12,30%	89	-18,90%
68	-12,60%	90	-19,20%
69	-12,90%	91	-19,50%
70	-13,20%	92	-19,80%
71	-13,50%	93	-20,10%
72	-13,80%	94	-20,40%
73	-14,10%	95	-20,70%
74	-14,40%	96	-21,00%
75	-14,70%	97	-21,30%
76	-15,00%	98	-21,60%
77	-15,30%	99	-21,90%
78	-15,60%	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 en houdt rekening met milieucriteria via een erkende index.

Cette réforme de la fiscalité automobile bruxelloise est complémentaire aux actions déjà entreprises d'une part, mais est également plus juste en ce 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 vallen 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.

Dezelfde bepaling preciseert echter dat, ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, 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 is, de uitoefening van deze 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.

Bijgevolg worden de hierboven genoemde belastingplichtigen uitgesloten van de werkingssfeer van dit voorstel van ordonnantie en is het uitsluitend bedoeld voor de natuurlijke personen, net zoals de Vlaamse overheid dat bij de wijziging van het federale Wetboek van 23 november 1965 heeft ingevoerd bij artikel 2.3.4.1.1. van het decreet van 13 december 2013 houdende de Vlaamse Codex Fiscaliteit.

In dit voorstel van ordonnantie, gaat het enkel over de auto's bedoeld in artikel 9, A, van het federale wetboek van 23 november 1965 van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, in dit geval dus de personenauto's, auto's voor dubbelgebruik 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 veiligheids toebehoren moeten voldoen (categorie M1, zoals bedoeld in artikel 1, § 1, § 2, punten 47 en 48, en § 3).

De wijziging die de kern vormt van dit voorstel van ordonnantie bestaat erin de schalen vastgesteld in artikel 9 (verkeersbelasting) en artikel 98 (belasting op inverkeerstelling) van het wetboek van 23 november 1965 aan te vullen met een andere corrigerende schaal, met de totale ecoscore als uitgangspunt, zoals met name bepaald in bijlage 2 van 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.

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.

Au niveau de 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 de taxe de mise en circulation.

Cependant, la même disposition précise 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 bus 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.

En conséquence de quoi, la présente proposition d'ordonnance exclut de son champ *ratione personae* les redevables de taxe repris ci-dessus et se concentre exclusivement sur les personnes physiques à l'égard de ce qui a été fait par l'exécutif flamand avec la modification du Code fédéral du 23 novembre 1965 introduite par l'article 2.3.4.1.1. du décret du 10 décembre 2013 portant le Code flamand de la fiscalité.

Par ailleurs, au niveau de l'objet imposable, la présente proposition d'ordonnance ne touche 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 introduite au cœur de la proposition d'ordonnance 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 autre barème correctif qui serait articulé autour de l'Ecoscore global tel que défini notamment en annexe 2 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.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Artikel 2

Het doel van dit artikel is een op de ecoscore gebaseerde corrigerende formule in te voeren voor de vaststelling van de bedragen van de verkeersbelasting voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die op naam van natuurlijke personen zijn ingeschreven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die formule geldt voor alle voertuigen die eigendom zijn van natuurlijke personen, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ingeschreven en een hogere ecoscore hebben dan de mediaan van het wagenpark.

Artikel 3

Het doel van dit artikel is de bedragen van de belasting jaarlijks te herzien in functie van de evolutie van de mediaan van het park van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die ingeschreven zijn op naam van natuurlijke personen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Artikel 4

Met dit artikel wordt de bestaande vrijstelling voor voertuigen met een lpg-motor ingetrokken.

Artikel 5

Het doel van dit artikel is een op de ecoscore gebaseerde corrigerende formule in te voeren voor de vaststelling van de bedragen van de verkeersbelasting voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die op naam van natuurlijke personen zijn ingeschreven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Die formule geldt voor alle voertuigen die eigendom zijn van natuurlijke personen, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ingeschreven en een hogere ecoscore hebben dan de mediaan van het wagenpark.

Artikel 6

Met dit artikel wordt de bestaande vermindering voor het Euro 4-motorsegment ingetrokken.

Artikel 7

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 2

Cet article a pour objet d'introduire une formule corrective basée sur l'Ecoscore dans la fixation des montants de la taxe de circulation pour les voitures, voitures mixtes et minibus immatriculés au nom de personnes physiques en Région Bruxelles-Capitale. La formule intègre l'ensemble des véhicules appartenant à des personnes physiques qui ont immatriculé leur voiture en Région bruxelloise et qui obtiennent un Ecoscore supérieur à la médiane du parc.

Article 3

Cet article a pour objet d'introduire une révision annuelle des montants de la taxe suivant l'évolution de la médiane du parc de voitures, voitures mixtes, minibus immatriculés au nom de personnes physiques en Région Bruxelles-Capitale.

Article 4

Cet article a pour objet de supprimer l'exemption existante relative aux véhicules dont le moteur fonctionne au gaz de pétrole liquéfié.

Article 5

Cet article a pour objet d'introduire une formule corrective basée sur l'Ecoscore dans la fixation des montants de la taxe de mise en circulation pour les voitures, voitures mixtes et minibus immatriculés au nom de personnes physiques en Région Bruxelles-Capitale. La formule intègre l'ensemble des véhicules appartenant à des personnes physiques qui ont immatriculé leur voiture en Région bruxelloise et qui obtiennent un Ecoscore supérieur à la médiane du parc.

Article 6

Cet article a pour objet de supprimer la réduction existante relative au segment des motorisations Euro 4.

Article 7

Cet article n'appelle pas de commentaire.

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

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen om de verkeersbelasting op motorrijtuigen en de belasting op de inverkeerstelling te hervormen

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Artikel 9, letter A van het federale Wetboek van 23 november 1965 van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt aangevuld met het volgende lid :

« Met uitzondering van de voertuigen die verondersteld worden in het verkeer te worden gebracht door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten, wordt het bedrag van de belasting zoals bepaald volgens de schaal in het eerste lid bijgestuurd op basis van de globale ecoscore van het voertuig volgens de hierna volgende formule :

$$VB_{ECO} = VBAADM_{Mei} * (1 - KB_{ECO})$$

Waarbij :

1. Eco = globale ecoscore gedefinieerd in bijlage 2 van 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.
2. $VBAADM_{Mei}$ = verkeersbelasting van toepassing op een auto, auto voor dubbel gebruik of minibus ingeschreven op naam van een natuurlijk persoon met een ecoscore die beter is dan de mediane score van het gehele Brusselse wagenpark.
3. KB_{ECO} = kortingspercentage op basis van de ecoscore van de voertuigen in het hogere segment van de mediaan van het Brusselse park, zoals jaarlijks door de regering gedefinieerd en niet hoger dan 30% van de fiscale ontvangsten uit de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling van het voorgaande jaar.
4. VB_{ECO} = bedrag van de verkeersbelasting na berekening van de fiscale bonus. ».

PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en vue de réformer la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et la taxe de mise en circulation

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

L'article 9 littéra A, du Code fédéral du 23 novembre 1965 des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, est complété par l'alinéa suivant :

« À l'exception des véhicules qui sont censés être mis en circulation par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans but lucratif, ayant des activités de crédit-bail, le montant de la taxe tel que fixé suivant le barème établi au premier paragraphe est corrigé sur la base de l'Ecoscore global du véhicule à partir de la formule ci-dessous :

$$TC_{ECO} = TCVVMM_{Mei} * (1 - TB_{ECO})$$

Où :

1. Eco = l'Ecoscore global défini en annexe 2 de l'arrêté du 27 novembre 2008 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote.
2. $TCVVMM_{Mei}$ = taxe de circulation appliquée à une voiture ou une voiture mixte ou un minibus immatriculé au nom d'une personne physique et ayant un Ecoscore supérieur à la médiane de l'ensemble du parc bruxellois.
3. TB_{ECO} = taux de réduction basée sur l'Ecoscore des véhicules appartenant au segment supérieur de la médiane du parc bruxellois, défini annuellement par le gouvernement et n'excédant pas 30 % des recettes fiscales liées aux taxes de circulation et de mise en circulation de l'année précédente.
4. TC_{ECO} = montant de la taxe de circulation après calcul du bonus fiscal. ».

Artikel 3

In artikel 11 van hetzelfde Wetboek, wordt het tweede lid met volgende zin aangevuld :

« Inzake de belasting bepaald in artikel 9, letter A, wordt de belasting ook gekoppeld aan de evolutie van de mediane ecoscore van het park van auto's, auto's voor dubbelgebruik en minibussen die in het Brussels Gewest ingeschreven zijn. De bedragen van die belasting worden jaarlijks op 1 juli aangepast op basis van de wijzigingen van de mediane ecoscore van het park van auto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die in het Brussels Gewest ingeschreven zijn tussen de maand mei van het vorige jaar en de maand mei van het lopende jaar. ».

Artikel 4

Artikel 12 van hetzelfde Wetboek wordt opgeheven.

Artikel 5

In artikel 98, letter A van hetzelfde Wetboek, wordt het volgende lid toegevoegd :

« Met uitzondering van de voertuigen die verondersteld worden in het verkeer te worden gebracht door vennootschappen, autonome overheidsbedrijven en verenigingen zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten, wordt het bedrag van de belasting zoals bepaald volgens de schaal in het eerste lid bijgesteld op basis van de ecoscore « luchtkwaliteit » van het voertuig volgens de hierna volgende formule :

$$BIV_{ECO} = BIVAADM_{Mei} * (1 - KB_{ECO})$$

Waarbij :

1. Ecoscore = globale ecoscore gedefinieerd in bijlage 2 van 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 ;
2. $BIVAADM_{Mei}$ = belasting op de inverkeerstelling van toepassing op een auto, auto voor dubbel gebruik of minibus ingeschreven op naam van een natuurlijk persoon met een ecoscore die beter is dan de mediane score van het gehele Brusselse wagenpark ;
3. KB_{ECO} = kortingspercentage op basis van de ecoscore van de voertuigen in het hogere segment van de mediaan van het Brusselse park, zoals jaarlijks door de regering gedefinieerd en niet hoger dan 30% van de fiscale ontvangsten uit de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling van het voorgaande jaar ;

Article 3

À l'article 11 du même Code, l'alinéa 2 est complété par la phrase suivante :

« Concernant la taxe établie à l'article 9, lettre A, la taxe est liée également à l'évolution de l'Ecoscore médian du parc de voitures, voitures mixtes et minibus enregistrés en Région bruxelloise. L'adaptation des montants de cette taxe est réalisée le 1^{er} juillet de chaque année en fonction des modifications intervenues au niveau de l'Ecoscore médian du parc de voitures, voitures mixtes et minibus enregistrés en Région bruxelloise entre le mois de mai de l'année précédente et celui de l'année en cours. ».

Article 4

L'article 12 du même Code est supprimé.

Article 5

L'article 98, lettre A, du même Code est complété par l'alinéa suivant :

« A l'exception des véhicules qui sont censés être mis en circulation par des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans but lucratif, ayant des activités de crédit-bail, le montant de la taxe tel que fixé suivant le barème établi ci-dessus est corrigé sur la base de l'Ecoscore « qualité de l'air » du véhicule à partir de la formule ci-dessous :

$$TM_{ECO} = TMVVMM_{Mei} * (1 - TB_{ECO})$$

Où :

1. Eco = l'Ecoscore global défini en annexe 2 de l'arrêté du 27 novembre 2008 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les microparticules et les dioxydes d'azote ;
2. $TMVVMM_{Mei}$ = taxe de mise en circulation appliquée à une voiture ou une voiture mixte ou un minibus immatriculé au nom d'une personne physique et ayant un Ecoscore supérieur à la médiane de l'ensemble du parc bruxellois ;
3. TB_{ECO} = taux de réduction basée sur l'Ecoscore des véhicules appartenant au segment supérieur de la médiane du parc bruxellois, défini annuellement par le gouvernement et n'excédant pas 30 % des recettes fiscales liées aux taxes de circulation et de mise en circulation de l'année précédente ;

4. BIV_{ECO} = bedrag van de belasting op de inverkeerstelling na berekening van de fiscale bonus. ».

Artikel 6

Artikel 98, § 1 *bis*, van hetzelfde Wetboek wordt opgeheven.

Artikel 7

Deze ordonnantie treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

4. TM_{ECO} = montant de la taxe de circulation après calcul du bonus fiscal. ».

Article 6

L'article 98, §1^{er} *bis*, du même Code est supprimé.

Article 7

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

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