



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

SESSION ORDINAIRE 2017-2018

4 JUIN 2018

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

**Discussion sur le rapport final
de la Taskforce verdissement
de la fiscalité automobile**

RAPPORT

fait au nom de la commission
des Finances et des Affaires générales

par M. Julien UYTTENDAELE (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Ridouane Chahid, Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Willem Draps, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, Mme Zoé Genot, MM. Stefan Cornelis, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Paul Delva, Mme Annemie Maes.

Autres membres : Mme Liesbet Dhaene, M. Arnaud Pinxteren.

GEWONE ZITTING 2017-2018

4 JUNI 2018

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Bespreking van het eindrapport
van de Taskforce vergroening
verkeersfiscaliteit**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Financiën en de Algemene Zaken

door de heer Julien UYTTENDAELE (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Ridouane Chahid, Julien Uyttendaele, Olivier de Clippele, Willem Draps, Emmanuel De Bock, Fabian Maingain, Benoît Cerexhe, mevr. Zoé Genot, de heren Stefan Cornelis, Bruno De Lille

Plaatsvervangers : de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, Paul Delva, mevr. Annemie Maes.

Andere leden : mevr. Liesbet Dhaene, de heer Arnaud Pinxteren.

I. Introduction

Lors de sa réunion du lundi 4 juin 2018, la commission a pris connaissance du rapport final de la « Taskforce verdissement de la fiscalité automobile ». (https://share.parlement.brussels/file_transfer/f.php?h=3seO3QTR&d=1) Une présentation Powerpoint par les professeurs Marc Bourgeois (ULiège) et Cathy Macharis (VUB) a également été faite à cette occasion. (https://share.parlement.brussels/file_transfer/f.php?h=2dBbrZzp&d=1) Elle a été suivie d'un échange de vues.

II. Échange de vues

M. Julien Uyttendaele remercie les intervenants. Il partage l'avis au moyen terme et estime que les critères de la taxe kilométrique méritent discussion. La solution à court terme ne le convainc pas. Il y a urgence pour agir sur le parc automobile bruxellois même si d'autres véhicules y circulent. Cela passe par la fiscalité. La LEZ et le plan « good move » auront un impact important. Une question d'infrastructure par rapport au carburant alternatif (électricité, GNC) se pose. C'est la discussion de l'œuf et la poule.

La réflexion de la taskforce devait mettre en place cette articulation.

Si le prérequis est de savoir quelles voitures nous voulons, le rapport reste muet à cet égard. Les résultats de la réforme n'apportent pas de précisions à ce sujet.

Le groupe PS a toujours avancé comme critère l'écorescore. Il ne figure pas au rapport. Qu'en pensent les experts ? Ce critère est utilisé pour nos flottes publiques. Pourquoi ne pas l'utiliser pour les véhicules unipersonnels ?

Le groupe PS est attaché à l'utilisation rationnelle de l'énergie selon trois critères : 1) le poids ; 2) la puissance en kW et 3) le carburant utilisé. Ces trois critères sont vérifiables et fiables. Les scandales du passé lèvent des doutes sur les euronormes et les émissions de CO₂.

Le rapport n'a pas réfléchi sur la puissance en kW, ni sur le poids. Une Tesla Modèle S est électrique, mais elle a un poids considérable et dispose de 700 chevaux. Ce véhicule sera détaxé. Une Ferrari ou une Porsche paiera 10 fois moins dans le nouveau système. L'intervenant regrette cette évolution d'un point de vue environnemental et social. Les petites familiales paieront ainsi plus que les propriétaires de voitures de sport. Les critères retenus créent des incohérences.

I. Inleiding

Tijdens haar vergadering van maandag 4 juni 2018 heeft de commissie kennis genomen van het eindrapport van de « Taskforce vergroening verkeersfiscaliteit ». (https://share.parlement.brussels/file_transfer/f.php?h=0AvbZtzZ&d=1). Een Powerpoint-presentatie door de professoren Marc Bourgeois (ULiège) en Cathy Macharis (VUB) werd te deze gelegenheid gegeven (https://share.parlement.brussels/file_transfer/f.php?h=2dBbrZzp&d=1). Dit werd gevolgd door een gedachtewisseling.

II. Gedachtewisseling

De heer Julien Uyttendaele bedankt de sprekers. Hij deelt hun mening op middellange termijn en vindt dat gepraat moet worden over de criteria van de kilometerheffing. Van de oplossing op korte termijn is hij niet overtuigd. Er moet dringend werk worden gemaakt van het Brusselse wagenpark, zelfs als er andere voertuigen rondrijden. Dat gebeurt via de fiscaliteit. De LEZ en het « good move »-plan zullen een aanzienlijke impact hebben. Voor de alternatieve brandstof (elektriciteit, CNG) rijst een vraag inzake infrastructuur. Dat is de discussie van de kip en het ei.

De denkoefening van de taskforce moest die samenhang aanbrengen.

De minimale vereiste is te weten welke wagens we willen, maar daarover zwijgt het verslag in alle talen. De resultaten van de hervorming verschaffen geen duidelijkheid daarover.

De PS-fractie heeft altijd het criterium van de ecoscore naar voren gebracht. Dat komt niet voor in het verslag. Wat vinden de experts daarvan ? Dat criterium wordt gebruikt voor onze openbare vloten. Waarom zou het niet gebruikt kunnen worden voor de personenwagens ?

De PS-fractie is gehecht aan het rationeel energiegebruik volgens drie criteria : 1) het gewicht ; 2) het vermogen in kW en 3) de gebruikte brandstof. Die drie criteria zijn controleerbaar en betrouwbaar. De schandalen uit het verleden roepen twijfels op over de euronormen en de CO₂-uitstoot.

In het verslag wordt niet nagedacht over het vermogen in kW, noch over het gewicht. Een Tesla Model S is elektrisch, maar heeft een aanzienlijk gewicht en 700-paardenkracht. Voor dat voertuig zal de belasting worden verlaagd. Een Ferrari of een Porsche zullen 10 keer minder betalen in het nieuwe systeem. De spreker betreurt die ontwikkeling vanuit ecologisch en sociaal standpunt. Kleine gezinnen zullen op die manier meer betalen dan eigenaars van sportwagens. De gekozen criteria zorgen voor incoherenties.

Le ministre veut assurer une convergence entre Régions. Il existe à cet égard une double tension entre l'indépendance et la concurrence fiscale. Le rapport ne contient pourtant pas d'analyses comparatives avec d'autres Régions.

La TMC disparaît sans disparaître. L'objectif de la simplicité est donc raté. Le mix des deux lors de la première année, cette confusion entre la TMC et TCA, aura pour résultat de moins conscientiser l'acquérant lors de son acquisition. L'orateur rejette l'idée de la mise à zéro de certaines TMC. La plus belle voiture propre demeure une voiture en plus qui pollue. Il rappelle que le plan « good move » veut diminuer la pression automobile.

Les deux autres Régions n'ont pas supprimé la TMC. Pourquoi dès lors la mixer à Bruxelles ?

Comment comprendre qu'il n'y a pas de lien direct entre la sécurité routière et la fiscalité automobile ? De nombreuses études l'affirment. Un véhicule volumineux risque de causer plus d'accidents qui sont plus dangereux. La puissance et le carburant jouent donc sur la sécurité. L'espace qu'occupe un véhicule joue à son tour.

Les hybrides plug-in sont une solution sur le papier ; ils sont souvent une escroquerie dans la réalité.

Les Porsche « Cayenne » hybrides sont pourvues d'une jolie prise et d'un câble qui souvent ne sont pas utilisés, car les propriétaires ne roulent pas à l'électricité. Pourquoi dès lors les détaxer complètement ? On peut les utiliser à 100 % d'essence. Les GNC ne sont quant à eux pas entièrement détaxés puisqu'ils produisent du CO₂. Les plug-in produisent directement et indirectement du CO₂.

M. Bruno De Lille remercie les orateurs pour leur exposé. Il rappelle que les remarques politiques seront traitées plus tard avec le ministre Vanhengel.

L'intervenant rappelle qu'à Bruxelles, l'âge moyen des véhicules est de neuf ans et demi, soit le plus élevé du pays. Quelle en est la raison ?

Un grand nombre de voitures en leasing sont immatriculées à Bruxelles. Il s'agit de voitures récentes, ce qui donne à penser qu'en réalité, les voitures des Bruxellois ont même nettement plus que neuf ans et demi.

De minister wil een convergentie tussen de Gewesten bewerkstelligen. In dat verband is er een dubbele spanning tussen de onafhankelijkheid en de belastingconcurrentie. Het verslag bevat echter geen vergelijkende analyses met de andere Gewesten.

De BIV verdwijnt zonder te verdwijnen. Het doel van eenvoud wordt dus niet bereikt. De vermenging van de twee tijdens het eerste jaar, de verwarring tussen de BIV en de JVB, zal tot gevolg hebben dat de koper minder bewust wordt gemaakt bij zijn aankoop. De spreker verwerpt het idee van de nulinstelling van bepaalde BIV's. De mooiste schone wagen blijft een wagen méér die vervuult. Hij herinnert eraan dat het « good move-plan » is bedoeld om de autodruk te verminderen.

De andere twee Gewesten hebben de BIV niet geschrapt. Waarom die dan vermengen in Brussel ?

Hoe valt te begrijpen dat er geen rechtstreeks verband is tussen verkeersveiligheid en verkeersfiscaliteit ? Talrijke studies tonen dat aan. Een volumineuze wagen dreigt meer ongevallen te veroorzaken die gevaarlijker zijn. Het vermogen en de brandstof hebben dus een invloed op de veiligheid. Ook de plaats die een voertuig inneemt heeft een invloed.

De plug-in hybriden zijn een oplossing op papier. In werkelijkheid zijn zij vaak oplichterij.

De hybride Porsche « Cayenne » is voorzien van een mooi stopcontact en een mooie kabel, die vaak niet worden gebruikt, want de eigenaars rijden niet op elektriciteit. Waarom die wagens dan volledig vrijstellen van belastingen ? Zij kunnen voor 100 % op benzine rijden. Wagens op CNG daarentegen, worden niet volledig vrijgesteld omdat zij CO₂ produceren. De plug-ins produceren direct en indirect CO₂.

De heer Bruno De Lille dankt de sprekers voor hun uiteenzetting. Hij herinnert eraan dat de politieke opmerkingen zullen behandeld worden later met minister Vanhengel.

De spreker herinnert eraan dat in Brussel de gemiddelde leeftijd van de voertuigen 9,5 jaar is, wat het hoogst is in België. Waarom is dit zo ?

In Brussel worden heel veel leasingwagens ingeschreven. Dit zijn jonge auto's, wat doet denken dat de auto's van Brusselaars in werkelijkheid nog veel ouder zijn dan 9,5 jaar.

Combien de voitures en leasing sont-elles utilisées par des Bruxellois ? Combien, en pourcentage, sont-elles utilisées par des habitants d'une autre Région ?

Les mesures proposées doivent contribuer au verdissement du parc automobile et à l'amélioration de la qualité de l'air. On met d'ordinaire l'accent sur les particules fines, et nettement moins sur le CO₂. L'erreur qu'on a commise dans le passé a été de travailler en sens inverse. À l'époque, on a massivement encouragé les diesels. On doit maintenant trouver un meilleur équilibre. Comment a-t-on pondéré entre eux le CO₂ et les particules dans l'étude ?

Dans un premier temps, on utilise la norme Euro. Entretemps, on sait que cette norme n'est pas vraiment fiable. En effet, différents tests ont révélé que seuls 14 % des nouveaux diesels de norme Euro 6 respectent la norme Euro indiquée. Plus de la moitié ont fait moins bien que la norme Euro 4. Il faut prendre tout cela avec de sérieuses pincettes. Pourquoi les experts se sont-ils basés là-dessus ? On travaille actuellement sur les tests d'émissions en condition de conduite réelles (Real Driving Emissions). Pourquoi n'a-t-on pas utilisé ceux-ci comme base ?

M. De Lille est en outre déçu par la modestie de la commission, s'agissant de l'effet de la fiscalité sur la mobilité. On vise surtout le verdissement. En Norvège et au Danemark, on constate que la fiscalité a un impact réel sur les modes de déplacement des personnes. Sur quoi repose ce choix des experts ? Était-ce nécessaire afin de rester neutre sur le plan budgétaire ?

La voiture ne peut pas être réservée à quelques privilégiés. Les personnes défavorisées n'ont souvent pas de voiture, ou elles ont une voiture plus ancienne. Elles sont victimes de la mobilité.

Pourquoi la sécurité routière n'a-t-elle pas été un argument ? Une voiture lourde a bel et bien un impact sur la sécurité routière. Plusieurs grosses voitures bénéficient d'une réduction importante malgré la neutralité budgétaire. Ceux qui n'achetaient justement pas ce type de voitures lourdes autrefois seront à présent plus enclins à le faire. Ces voitures n'ont pas leur place à Bruxelles. Elles prennent plus d'espace de stationnement et dans la rue, et les accidents qu'elles provoquent sont plus graves pour leurs victimes. Y a-t-on réfléchi ? Pourquoi n'en a-t-on pas tenu compte ?

Les trois Régions doivent conclure un accord pour les véhicules en leasing. Cela concerne un grand nombre de véhicules. Comme la Wallonie tire peu de recettes des voitures en leasing, il ne se passe rien. Comment pourrait-on répartir équitablement les recettes entre les trois Régions ? Il faut tenir compte à cet égard de l'endroit où ces voitures circulent et de leur impact sur les zones urbaines.

Hoeveel leasingwagens worden door Brusselaars gebruikt ? Hoeveel worden er procentueel gebruikt door mensen van buiten het Brussels Gewest ?

De voorgestelde maatregelen moeten dienen voor een vergroening van het park en een verbetering van de luchtkwaliteit. Er wordt veelal ingezet op fijn stof, en veel minder op CO₂. De fout uit het verleden bestond erin omgekeerd te werk te gaan. Destijds werden diesels massaal gepromoot. Men dient nu een beter evenwicht te vinden. Hoe werden CO₂ en fijn stof in de studie tegen elkaar afgewogen ?

In een eerste fase wordt de euronorm gebruikt. Intussen weet men dat het eigenlijk geen betrouwbare norm is. Uit een aantal tests is gebleken dat bij een aantal nieuwe diesels euronorm 6, slechts in 14 % van de gevallen echt de aangegeven euronorm wordt nageleefd. Meer dan de helft scoorden slechter dan de euronorm 4. Alles moet met een serieuze korrel zout genomen worden. Waarom hebben de experts dit dan als basis genomen ? Momenteel werkt men aan de Real Driving Emissions tests. Waarom heeft men deze niet als basis gehanteerd ?

De heer De Lille is verder teleurgesteld over de bescheidenheid van de commissie wanneer dit het effect betreft van de fiscaliteit op de mobiliteit. Vooral de vergroening wordt in het vooruitzicht gesteld. In Noorwegen en in Denemarken stelt men vast dat de fiscaliteit een echte impact heeft op de manier waarop mensen zich verplaatsen. Waarop steunt deze keuze van de experts ? Moest dit om budgetneutraal te blijven ?

De auto mag niet voorbehouden worden voor de happy few. Wie weinig kansen heeft, bezit vaker geen auto of een oudere auto. Zij zijn het slachtoffer van de mobiliteit.

Waarom is verkeersveiligheid geen argument geweest ? Een zware wagen heeft wel degelijk een impact op de verkeersveiligheid. Een aantal grote auto's krijgt een serieuze korting ondanks de budgettaire neutraliteit. Wie vroeger net geen zware wagen kocht zal nu meer geneigd zijn ook zo'n zware auto's aan te schaffen. Deze wagens horen niet thuis in Brussel. Ze bezetten meer parkeerruimte, meer ruimte op straat en zorgen voor ernstige ongevallen voor wie er mee geconfronteerd wordt in een ongeluk. Werd hierover nagedacht ? Waarom werd het niet in rekening gebracht ?

De drie Gewesten moeten samen een overeenkomst afsluiten voor de leasingwagens. Het betreft een groot aantal voertuigen. Omdat Wallonië weinig inkomsten heeft uit leasingwagens gebeurt er niks. Wat zou een billijke manier kunnen zijn om de opbrengst te verdelen tussen de drie Gewesten ? Er dient hierbij rekening gehouden te worden met de vraag waar deze auto's rijden en wat de impact ervan is op stedelijke gebieden.

Pour la norme Euro, les montants de base progressent par tranche de 50 euros. Comment ces montants de base ont-ils été déterminés ? Normalement, on devrait avoir une variation qui incite les gens à réfléchir. Les variations sont assez lentes et elles n'incitent pas à augmenter les différences. Au total, cette variation est modeste. Aura-t-elle dès lors un effet ? La professeure Macharis a mené des recherches sur l'élasticité de la demande par rapport aux prix. Sur quelle base a-t-on déterminé ces montants ? La neutralité budgétaire explique-t-elle ces variations modestes ?

En Allemagne, on a pu faire rappeler des voitures âgées afin de faire en sorte qu'elles produisent un peu moins d'émissions. On ne l'a pas fait en Belgique, alors qu'on pourrait le faire pour les voitures Euro 5 et Euro 6. Quel est l'avis des experts à ce sujet ? Cela permettrait en effet de faire baisser les émissions de dioxyde d'azote de 25 à 50 %.

Dans le modèle proposé, on applique également un multiplicateur aux tranches. Comment ces multiplicateurs ont-ils été déterminés, et est-il possible de différencier le multiplicateur en fonction du nombre de voitures par famille ? De cette façon, on peut décourager la possession de plusieurs voitures.

La taskforce propose d'introduire une exonération de cinq ans pour les voitures électriques, hybrides, à hydrogène et au GNC. À cet égard, on doit laisser entrevoir ce qui vient après. On fait référence à la sécurité juridique pour les personnes en les exonérant pendant cinq ans. Mais que se passe-t-il après ?

Il vaudrait mieux accorder d'emblée un gros avantage. Dès que le nombre de voitures propres a atteint un certain seuil, cet avantage peut diminuer. Tout le monde doit être au courant. On ne peut pas travailler avec des surprises.

Pourquoi a-t-on ajouté les voitures hybrides à la liste des voitures propres ? Cette technologie est en partie dépassée. Les systèmes hybrides servent souvent à fournir plus de puissance et pas tellement à réduire les émissions. Une voiture modeste produit généralement moins d'émissions qu'une grosse hybride.

La réflexion sur le prélèvement kilométrique intelligent est particulièrement intéressante. Une collaboration étroite entre les Régions s'impose à cet effet. Il semble qu'on en soit encore loin. On part du principe que les autres Régions reprendront le système de base de Bruxelles. *Quid* si ce n'est pas le cas ? Le système sera-t-il néanmoins maintenu à Bruxelles ?

Voor de euronorm verspringen de basisbedragen per schijf van 50 euro. Hoe werden deze basisbedragen juist bepaald ? Normalerweise zou er dus een sprong moeten gemaakt zijn zodat het de mensen aan het denken zet. De sprongen verlopen vrij langzaam en zetten er niet toe aan om de verschillen uit te vergroten. In het totaal is deze sprong bescheiden. Zal het derhalve effect hebben ? Prof. Macharis heeft onderzoek verricht naar de prijselasticiteit van de vraag. Op basis waarvan werden deze bedragen bepaald ? Is de budgettaire neutraliteit de uitleg voor de bescheiden sprongen ?

In Duitsland heeft men oude wagens kunnen doen terugroepen om ervoor te zorgen dat ze iets minder uitstoten. Dit gebeurde niet in België hoewel dit mogelijk zou zijn voor de wagens met euronorm 5 en euronorm 6. Wat is de mening van de experten hieromtrent ? Dit zou immers toelaten de uitstoot van stikstofdioxide te laten dalen met 25-50 %.

In het voorgestelde model worden de schijven ook nog eens vermenigvuldigd met een multiplier. Hoe werden deze multiplicatoren bepaald en is het mogelijk de multiplier te differentiëren in functie van het aantal wagens per gezin ? Hierdoor kan men het hebben van meerdere auto's onaantrekkelijk maken.

De task force stelt voor om een vrijstelling in te voeren voor vijf jaar voor elektrische, hybride, waterstof en CNG-wagens. Men dient hierbij zicht te geven op wat er na komt. Er wordt verwezen naar juridische zekerheid voor mensen door ze vijf jaar vrij te stellen. Maar wat gebeurt hierna ?

Beter ware het om nu meteen een groot voordeel te geven. Zodra het aantal schone wagens een bepaalde drempel heeft bereikt, kan dit voordeel afnemen. Dit moet door iedereen gekend zijn. Men mag niet werken met verrassingen.

Waarom werden de hybride wagens toegevoegd aan de lijst van de schone auto's ? Dit is voor een stuk een verouderde technologie. Vaak dienen hybride systemen om extra power te verschaffen en niet zozeer om de uitstoot naar beneden te halen. Een bescheiden auto heeft meestal minder uitstoot dan een grote hybride.

De denkoefening over de slimme kilometerheffing is bijzonder interessant. Een enge samenwerking tussen de Gewesten is hierbij nodig. Dit lijkt nog veraf. Men gaat er vanuit dat de andere Gewesten het basissysteem van Brussel overnemen. *Quid* als dit niet gebeurt ? Wordt het systeem desalniettemin in Brussel behouden ?

Selon M. Emmanuel De Bock, la sécurité juridique et la prévisibilité sont les maîtres mots. Quelles voitures voulons-nous qu'achètent les Bruxellois ? Des anticipations et des reports sont à redouter. Elles sont à redouter d'un point de vue fiscal et pour la santé.

Quel sera l'impact de la LEZ sur cette réforme ?

Le fédéral a subventionné les basses émissions de CO₂ ce qui aujourd'hui est criminalisé. Quelle est la responsabilité de l'État dans cette promotion du diesel ? Les normes sont-elles fiables vu les scandales récents ? Constituent-elles une plus-value pour l'environnement ? Comment éviter les erreurs ? L'hybride est-il l'erreur de demain ? Souvent, ils sont au diesel. *Quid* de 5 années exonérées et des années à suivre ? Sera-il surtaxé ?

À propos de la proportionnalité des tableaux (sautes de 50 euros, multiplicateurs de 1 à 2) M. De Bock demande à savoir si elle est justifiable par rapport à la pollution générée. Comment les avoir arrêtés ? Pourquoi le diesel est-il à taxer à 33 % de plus que l'essence ?

De récents articles, il ressort que l'essence est polluante tout autant que le diesel. Le CO₂ des essences a diminué, mais les particules fines ont augmenté. Fait-on le bon choix ? Les filtres à particules des diesels ont fortement progressé. Est-on sûr que l'essence pollue moins ?

L'impact socioéconomique a été peu abordé. Des prévisions sont-elles faites ?

Le péage urbain a-t-il été abordé dans le groupe de travail ?

Ne risque-t-on pas pour le petit charroi le développement de sociétés de leasing ? Ce charroi ne disparaîtra pas. Il est principalement au diesel. Les constructions de leasing pour ceux-ci seront préjudiciables pour l'environnement et la fiscalité.

Quel sera l'impact sur le charroi des communes et des administrations ? La taxation des voitures de transport ne doit pas être plus légère que celles des voitures.

Le modèle développé qui concerne les transports quatre roues réduit-il la pollution en général ?

Le lien avec la taxation kilométrique intelligente a été fait, mais est-il le même que pour les transports poids lourds avec un OBU ?

Quel sera le retour sur les finances communales puisque des centimes additionnels sont calculés sur la TMC et TCA.

Volgens de heer Emmanuel De Bock zijn rechtszekerheid en voorspelbaarheid de sleutelwoorden. Welke wagens willen wij dat de Brusselaars kopen ? We moeten beducht zijn voor verwachtingen en uitstel. Beducht vanuit fiscaal oogpunt en voor de gezondheid.

Wat zal de impact van de LEZ zijn op deze hervorming ?

De federale overheid heeft de lage CO₂-uitstoot gesubsidieerd, wat nu gecriminaliseerd wordt. Wat is de verantwoordelijkheid van de Staat in die promotie van diesel ? Zijn de normen betrouwbaar, gezien de recente schandalen ? Vormen zij een meerwaarde voor het milieu ? Hoe vergissingen voorkomen ? Zijn hybriden de vergissing van morgen ? Vaak rijden zij op diesel. Wat met de vijf jaren vrijstelling en de volgende jaren ? Zullen zij overbelast worden ?

De heer De Bock wil weten of de evenredigheid van de tabellen (sprongen van 50 euro, multiplicatoren van 1 tot 2) te rechtvaardigen is ten opzichte van de geproduceerde vervuiling. Hoe werden die vastgelegd ? Waarom moet diesel 33 % meer belast worden dan benzine ?

Uit recente artikelen blijkt dat benzine even vervuilend is als diesel. De CO₂-uitstoot van benzine is afgenomen, maar het fijn stof is toegenomen. Maken we de juiste keuze ? De dieseldeeltjesfilters zijn enorm verbeterd. Zijn we zeker dat benzine minder vervuult ?

De sociaaleconomische impact is weinig aan bod gekomen. Werden prognoses gemaakt ?

Heeft de werkgroep het over stadstol gehad ?

Is er voor het kleine wagenpark geen gevaar voor de ontwikkeling van leasingmaatschappijen ? Dat wagenpark zal niet verdwijnen. Het rijdt voornamelijk op diesel. Leasingconstructies daarvoor zullen nadelig zijn voor het milieu en de fiscaliteit.

Wat zullen de gevolgen zijn voor het wagenpark van de gemeenten en besturen ? De heffing voor transportvoertuigen mag niet lichter zijn dan voor auto's.

Vermindert het model dat ontwikkeld werd voor het vervoer op vier wielen de vervuiling in het algemeen ?

Er werd een verband gelegd met de intelligente kilometerheffing, maar is die dezelfde als voor de zware vrachtoertuigen met een OBU ?

Wat zal de return zijn voor de gemeentefinanciën, aangezien opcentiemen worden berekend op de BIV en

Le modèle décourage certains véhicules, mais il rapportera plus de taxes. Vont-elles diminuer ou augmenter *in fine*? Qui paiera plus et qui moins?

Enfin, l'orateur pense que l'âge moyen des voitures est lié au fait que notre Région est petite et que les gens font peu de kilomètres. Pour cette raison, ils gardent ainsi leur véhicule plus longtemps.

M. Arnaud Pinxteren remercie les invités pour la qualité de leur rapport. Des choix ont été opérés. Ils sont étayés et le débat permettra de jauger la pertinence des choix. M. Pinxteren se félicite du reste de l'impact modeste de la FEBIAC sur les débats. Mieux aurait valu pourtant les consulter en dehors du groupe de travail.

L'orateur s'étonne du reste que seulement Bruxelles Fiscalité ait été jointe aux travaux et non Bruxelles Environnement ou Bruxelles Mobilité. Cette articulation avec d'autres administrations est un manque, d'autant plus que le rapport estime que les alternatives sont insuffisantes. Cette posture est étonnante.

L'écoscore prend en compte les effets de serre et le bruit. Il s'étonne que l'effet bruit soit intégré dans le taux de CO₂. Les énormes pick-ups au GNC ne manquent pas de faire du bruit avec leurs cylindres monstrueuses alors que leur nuisance CO₂ est faible.

La question de la masse et de la puissance sont d'autres critères à prendre en compte.

Des risques d'iniquités ont été mis en avant par le BRAL. Les voitures de luxe ont des réductions de 90%. Les voitures essence neuves ne bénéficient pas d'une réduction progressive pour la TCA liée à la puissance.

Selon l'orateur, les effets de bords négatifs n'ont pas été mis assez en avant.

Les diesels récents sont favorisés par la mesure. Seuls les diesels de petite cylindrée sont pénalisés. Les vieux diesels sont devenus invendables.

Il souligne l'importance du débat sur un péage urbain qui n'est pas cité dans l'étude. Il convient de travailler sur les volumes.

M. Stefan Cornelis ne pense pas qu'on doive décider du type de voiture que les Bruxellois pourront conduire demain. Certains régimes prévoient également quel type de costume on doit porter. L'orateur remercie les experts pour le travail inspirant qu'ils ont réalisé. 22% de la

de JVB. Het model ontraadt bepaalde voertuigen, maar zal meer belastingen opbrengen. Zullen zij uiteindelijk verminderen of toenemen? Wie zal meer en wie zal minder betalen?

Ten slotte denkt de spreker dat de gemiddelde ouderdom van de wagens te maken heeft met het feit dat ons Gewest klein is en dat de mensen weinig kilometers afleggen. Daarom houden zij hun voertuig langer.

De heer Arnaud Pinxteren dankt de genodigden voor hun kwaliteitsvolle verslag. Er zijn keuzes gemaakt. Zij zijn onderbouwd en het debat zal de relevantie van die keuzes beoordelen. De heer Pinxteren is voorts blij met de matige impact van de FEBIAC op de debatten. Toch was het beter geweest hen buiten de werkgroep te consulteren.

De spreker is verbaasd dat alleen Brussel Fiscaliteit bij de werken werd betrokken en niet Leefmilieu Brussel of Brussel Mobiliteit. Die samenhang met andere besturen is een gebrek, des te meer daar de alternatieven volgens het verslag ontoereikend zijn. Die houding is verbazingwekkend.

De ecoscore houdt rekening met de broeikas effecten en de geluidshinder. Het verbaast hem dat het geluidseffect is geïntegreerd in de CO₂-uitstoot. Enorme pick-up trucks op CNG maken veel lawaai met hun enorme cilinderinhoud, maar hun CO₂-hinder is laag.

Massa en vermogen zijn andere criteria die in aanmerking moeten worden genomen.

BRAL heeft gewezen op het gevaar voor grove onrechtvaardigheden. Luxewagens hebben verminderingen van 90%. Voor nieuwe benzine wagens is er geen geleidelijke vermindering voor de JVB verbonden aan het vermogen.

Volgens de spreker werden de negatieve randeffecten niet voldoende naar voren gebracht.

De maatregel is gunstig voor recente diesel wagens. Hij werkt alleen in het nadeel van diesel wagens met kleine cilinderinhoud. Oude dieselveertuigen zijn onverkoopt geworden.

Hij benadrukt het belang van het debat over een stadstol, die niet aan bod komt in de studie. Er dient gewerkt te worden aan de volumes.

De heer Stefan Cornelis vindt niet dat moet worden uitgemaakt met wat voor wagen de Brusselaars morgen moeten rijden. Sommige regimes voorzien zo ook wat voor kostuum men moet aantrekken. De spreker dankt de experts voor het inspirerend werk dat zij hebben verricht.

population ont un revenu inférieur. Combien d'entre eux ont une voiture ? Ce n'est pas la possession, mais l'utilisation qu'on doit taxer. La proposition à long terme doit donc être mise en place rapidement. L'introduction rapide du prélèvement kilométrique est la seule proposition appropriée. La sécurité et le poids des véhicules est un élément de la réflexion. Les petites voitures de sport ont aussi leur place dans la ville.

Pourquoi les hybrides sont-ils tellement mis en avant ? Leur efficacité est difficile à vérifier. Leur utilisation pose donc problème.

Le GNC est une solution provisoire pour la conversion du parc automobile. Il sera difficile de faire adopter la voiture électrique par les citoyens. Le GNC est un premier pas vers ce verdissement. Il faut souligner davantage la différenciation entre l'hybride et le GNC.

M. Cornelis craint également des effets pervers pour les utilitaires légers. Beaucoup de voitures de société sont déjà destinées à un usage purement privé aujourd'hui. Il est à craindre que demain, les Bruxellois conduisent une camionnette légère. Le rapport contient-il des solutions à cet égard ?

À court terme, on est fiscalement neutre. Ce n'est pas le cas à long terme. L'effet est-il cumulatif ou multiplicateur ? Les excédents servent à réduire l'impôt des personnes physiques.

Comment taxera-t-on les voitures étrangères ?

On a besoin de paramètres fiables. Est-ce bien le cas de l'ecoscore ?

M. David Weytsman remercie les membres de la taskforce pour le rapport clair et agréable à lire.

Le changement de comportement en faveur de la qualité de l'air et le CO₂ sont les premiers objectifs. Nous passerons donc du diesel vers l'essence. Il existe un incitant pour aller de l'essence vers des véhicules plus propres. Pourquoi ne pas délaissier la voiture tout simplement par un système de bonus ?

Les particules ultrafines sont absentes de l'analyse. Le groupe MR a déposé deux propositions : une ordonnance et une résolution pour réaliser ces mêmes objectifs. Elles travaillent sur l'ecoscore pour mettre une nouvelle taxe globale. Ainsi, le bruit et les particules ultrafines étaient pris en compte. Il a été dit que l'ecoscore n'est pas une notion légale. Or, il existe des textes légaux qui s'y réfèrent. L'avoir écarté sous ce motif est dès lors difficile à comprendre.

22 % van de bevolking heeft een lager inkomen. Wie hiervan heeft een wagen ? Niet het bezit maar het gebruik moet belast worden. Het langetermijnvoorstel moet derhalve snel worden ingevoerd. De snelle kilometerheffing is het enige juiste voorstel. De veiligheid en het gewicht van voertuigen is een element in de reflectie. Kleine sportauto's hebben ook hun plaats in de stad.

Waarom worden hybriden zo naar voor geschoven ? Het is moeilijk de effectiviteit ervan te controleren. Het gebruik van hybriden stelt dus een probleem.

CNG is een tussentijdse oplossing voor de omvorming van het wagenpark. Het zal moeilijk zijn de burgers naar de elektrische auto te drijven. CNG is een eerste stap naar deze vergroening. De differentiatie tussen hybride en CNG moet men verder benadrukken.

Ook voor de lichte vrachtwagens vreest de heer Cornelis perverse effecten. Reeds nu zijn veel bedrijfswagen louter voor particulier gebruik. Het valt te vrezen dat de Brusselaars morgen met een lichte camionette zullen rijden. Bevat het rapport hier oplossingen voor ?

Op korte termijn is men fiscaal neutraal. Dit is niet zo op lange termijn. Is het een plus of een multiplicator-effect ? Overschotten dienen om de personenbelasting af te bouwen.

Hoe zullen de buitenlandse wagens worden belast ?

Er is nood aan betrouwbare parameters. Is dit wel het geval voor de ecoscore ?

De heer David Weytsman dankt de leden van de taskforce voor het duidelijke en vlot leesbare verslag.

Gedragsverandering ten gunste van de luchtkwaliteit en CO₂ zijn de eerste doelstellingen. We zullen dus overstappen van diesel naar benzine. Er bestaat een stimuleringsmaatregel om van benzine naar schonere voertuigen te gaan. Waarom niet eenvoudigweg afstand doen van de wagen via een bonussysteem ?

Ultrafijn stof komt niet aan bod in de analyse. De MR-fractie heeft twee voorstellen ingediend : een ordonnantie en een resolutie om diezelfde doelstellingen te verwezenlijken. Zij werken aan de ecoscore om een nieuwe algemene belasting in te voeren. Zo werden geluidshinder en ultrafijn stof in aanmerking genomen. Er werd gezegd dat de ecoscore geen wettelijk begrip was. Er bestaan echter wetteksten die ernaar verwijzen. Het is dus moeilijk te begrijpen waarom het op grond daarvan werd verworpen.

Les euronormes ne reprennent pas les particules ultrafines. Elles sont fondamentales pour la qualité de l'air. Sont-elles dès lors mises de côté ?

Le CO₂ coûtera 1 euro/g/km. Or, les tonnes de CO₂ évolueront d'ici 2025. Ce 1 euro/g de CO₂ sera-t-il alors augmenté ?

Le multiplicateur a pour effet que la TCA sera inférieure à certaines TMC actuelles. Est-ce contreproductif ? On sait que la TMC est un frein à l'achat, notamment pour les jeunes.

Les exonérations comptent pour 5 ans. *Quid* après cette période ?

L'équation est lisible et simple. L'objectif du CO₂ et de la qualité de l'air diffèrent pour une voiture électrique hybride ou au GNC. Un ranking n'eût-il pas été préférable avec l'hybride en priorité, ensuite l'hybride rechargeable, puis les électriques, puis le GNC ?

Pour les véhicules utilitaires, le groupe MR a déposé un texte pour encourager les pouvoirs publics à utiliser du non-diesel. La taskforce part du constat que 97 % est du diesel utilitaire. Pourtant l'offre est large en véhicules utilitaires... Il existe du GNC ou de l'électrique. Le rapport manque donc d'ambition sur ce point.

La taxe kilométrique semble résulter d'un compromis interne au groupe. Différentes possibilités sont avancées. Il est dit qu'elles sont efficaces, à condition d'être intégrées aux trois Régions. Il faut que les trois Régions puissent l'implémenter. La taskforce n'aide pas à prendre des décisions. Faut-il avoir les mêmes mécanismes au sein des trois Régions ou peut-on imaginer des différences par Région ?

Peut-on vraiment mettre sur le même pied, le Bruxellois et le navetteur ? Ne peut-on pas imaginer des mécanismes différents pour ces deux catégories, même à Bruxelles ? Cette mesure coûtera cher, mais elle n'est pas budgétisée. Il y aura des baisses des recettes.

Enfin, la 5G est-elle nécessaire pour aller vers le système de taxe kilométrique intelligente comme semble le dire le rapport ?

Mme Liesbeth Dhaene explique que la N-VA soutient la suppression progressive des diesels en raison de la qualité de l'air. Cela fait des années que les autres Régions ont déjà verdi la fiscalité automobile. Cela se fait attendre à Bruxelles.

In de euronormen is geen ultrafijn stof opgenomen. Dat is van fundamenteel belang voor de luchtkwaliteit. Wordt het dus aan de kant geschoven ?

CO₂ zal 1 euro/g/km kosten. De CO₂-tonnen zullen tegen 2025 echter evolueren. Zal die 1 euro/g CO₂ dan worden verhoogd ?

De multiplier heeft tot gevolg dat de JVB lager zal zijn dan sommige huidige BIV's. Is dat contraproductief ? Het is geweten dat de BIV de aankoop afremt, met name voor jongeren.

De vrijstellingen tellen voor vijf jaar. *Quid* na die periode ?

De vergelijking is duidelijk en simpel. De doelstelling inzake CO₂ en luchtkwaliteit verschilt voor een elektrische, hybride of CNG-wagen. Was een ranking niet beter geweest, met hybride als eerste, vervolgens herlaadbare hybride, dan elektrisch, daarna CNG ?

Voor de dienstvoertuigen heeft de MR-fractie een tekst ingediend om de overheid aan te moedigen om geen diesel te gebruiken. De taskforce gaat uit van de vaststelling dat 97 % van de dienstvoertuigen op diesel rijden. Nochtans is er een ruim aanbod aan dienstvoertuigen... Er bestaat CNG of elektrisch. Het verslag mist dus ambitie op dat punt.

De kilometerheffing lijkt voort te vloeien uit een intern compromis in de groep. Verschillende mogelijkheden werden naar voren geschoven. Die zouden efficiënt zijn op voorwaarde dat ze in de drie Gewesten worden ingevoerd. De drie Gewesten moeten ze kunnen implementeren. De taskforce helpt niet om beslissingen te nemen. Moeten de drie Gewesten dezelfde mechanismen hebben of zijn verschillen per Gewest denkbaar ?

Kunnen de Brusselaar en de pendelaar werkelijk op gelijke voet worden gesteld ? Kunnen geen verschillende mechanismen worden bedacht voor die twee categorieën, zelfs in Brussel ? Die maatregel zal veel kosten, maar is niet gebudgetteerd. De ontvangsten zullen dalen.

Zal 5G ten slotte noodzakelijk zijn om naar een intelligent kilometerheffingssysteem te gaan, zoals het verslag lijkt te zeggen ?

Mevrouw Liesbeth Dhaene legt uit dat N-VA de afbouw van diesels ondersteunt omwille van de luchtkwaliteit. In de andere Gewesten is de verkeersfiscaliteit reeds jaren vergroend. Dit laat op zich wachten in Brussel.

Combien de Bruxellois conduisent-ils encore un diesel aujourd'hui? Ne faut-il pas prévoir une période transitoire? L'impact est envisagé de multiples façons. Mais on s'intéresse trop peu à l'impact sur les Bruxellois. Pour de nombreuses familles bruxelloises, il n'est pas évident d'acheter un nouveau véhicule. L'oratrice donne un exemple personnel pour la vente de véhicules diesel. Avoir une voiture diesel ordinaire coutera chaque année 400 euros.

Une réglementation légitime ne peut réussir que si elle emporte le soutien de la population. Il faut trouver ce soutien et les mesures couteuses entament ce soutien.

En réponse à l'interdiction du diesel, le ministre Didier Gosuin prévoit une exception pour les services régionaux, par exemple pour la STIB et les camions-poubelles. Les pouvoirs publics devraient pourtant donner l'exemple.

Le nombre de bornes de recharge pose problème car il est largement insuffisant. Le ministre Pascal Smet a été interrogé à ce sujet. Il ne suffit pas d'encourager fiscalement les voitures électriques et le GNC, sans prévoir l'infrastructure nécessaire.

Bruxelles impose des obligations et n'apporte pas sa pierre à l'édifice.

On recommandait les diesels autrefois. Comment franchir ce pas sans période transitoire? Présenter une facture aux gens est un peu trop facile.

Le texte décrit un certain nombre de prérequis. D'autres Régions semblent avoir besoin de temps pour une mise en œuvre à long terme. S'est-on concerté avec les autres Régions?

Le verdissement des voitures en leasing ne constitue pas une solution pour la mobilité mais pour la pollution de l'air. La mesure est bloquée par la Wallonie, qui abuse de l'obligation de conclure un accord de coopération pour exiger des recettes fiscales supérieures à ce à quoi elle a droit en vertu de la loi spéciale de financement. Est-ce conforme à la loyauté fédérale?

M. Benoît Cerexhe remercie les experts.

La marge de manœuvre de la Région est marginale. Les principales taxes sur l'automobile sont fédérales (21 % de TVA, les accises, la fiscalité sur les voitures de société).

Ce pays est formidable! On veut régionaliser les compétences (p.ex. allocations familiales) et les experts nous disent qu'il faut se concerter pour atteindre ces objectifs.

Hoeveel Brusselaars rijden vandaag nog met een diesel? Is er geen nood aan een overgangperiode? De impact wordt overwogen op velerlei wijzen. Maar te weinig wordt de impact op de Brusselaars bekeken. Voor heel wat gezinnen in Brussel is het niet evident om een nieuw voertuig te kopen. De spreekster haalt een persoonlijk voorbeeld aan voor de verkoop van dieselveertuigen. Het zal 400 euro kosten om jaarlijks een gewone dieselauto te hebben.

Een legitieme regelgeving heeft maar kans als er ook een draagvlak bestaat bij de bevolking. Dit dient men te vinden. Dure maatregelen doen het draagvlak wegvloeiën.

De reactie van minister Didier Gosuin op de dieselban bestaat erin een uitzondering te voorzien voor de overheid bijvoorbeeld voor de MIVB en de vuilniswagens. De overheid heeft nochtans een voorbeeldfunctie.

Het aantal oplaadpalen stelt probleem want dit is ondermaats. Hierover werd minister Pascal Smet ondervraagd. Het volstaat niet elektrische wagens en CNG fiscaal aan te prijzen zonder de nodige infrastructuur te voorzien.

Brussel legt verplichtingen op en draagt geen steentje bij.

Diesels werden vroeger aanbevolen. Hoe dit overbruggen zonder een overgangperiode? De mensen een factuur voorschotelen is nogal kort door de bocht.

De tekst beschrijft een aantal voorafnames. Andere Gewesten blijken tijd nodig te hebben voor een langetermijnimplementatie. Is er wel overleg geweest met andere Gewesten?

De vergroening van leasingauto's geeft geen oplossing voor mobiliteit maar wel voor de luchtverontreiniging. Dit wordt tegengehouden door Wallonië die de plicht tot een samenwerkingsakkoord te komen misbruikt om meer fiscale inkomsten naar zich toe te trekken dan deze waar ze recht op hebben via de bijzondere financieringswet. Is dit in overeenstemming met de federale loyautéit?

De heer Benoît Cerexhe dankt de experten.

De armslag van het Gewest is gering. De voornaamste autoheffingen zijn federaal (21 % btw, accijnzen, belasting op bedrijfswagens).

Dit land is geweldig! Men wil de bevoegdheden regionaliseren (vb. de kinderbijslag) en de experten zeggen ons dat men moet overleggen om die doelstellingen te bereiken.

60 % des Bruxellois roulent au diesel. Les pouvoirs publics les y ont encouragés. De qui se moque-t-on en rebroussant chemin ?

Pour le péage urbain au cordon, une étude a eu lieu. Il convient de l'intégrer dans le débat. A Rotterdam, des expériences ont lieu sur le péage positif.

Le rapport soutient le développement de solutions alternatives (covoiturage, voiture partagée). L'usage de ces alternatives semble difficile à mettre en place. Pourquoi ?

Les critères ne prennent pas en compte la dimension familiale. Plus elle est nombreuse, plus on a besoin d'une voiture spacieuse. Pourquoi ?

À défaut d'accord entre les Régions, une évaluation a-t-elle été faite pour l'implantation des entreprises hors périphérique ?

Une allusion est faite dans le rapport à la tarification taxi. Qu'entend-on exactement par cela ?

Voter cette proposition aurait pour effet une augmentation immédiate de la charge fiscale pour les Bruxellois. On pénalise le diesel et l'essence âgée. La taskforce en est-elle consciente et peut-elle confirmer ce propos ? Paiera-t-on plus en Wallonie et à Bruxelles ?

Concernant la neutralité budgétaire, l'intervenant estime que le nouveau système entraînera une augmentation de 23 % la première année ce qui continue, mais descend après la 5^e année. Est-ce dès lors vraiment une neutralité ?

M. Paul Delva félicite les orateurs pour le document intéressant et lisible qu'ils ont fourni.

On propose une formule simple et transparente. Cette simplicité implique que certains éléments n'ont pas été inclus (cylindrée, puissance, etc.)

Le lien entre la TMC et la TCA est intéressant. Les deux taxes ont les mêmes critères pour fondement. On applique systématiquement la même logique.

Ce qu'il y a de commode, c'est que les paramètres utilisés peuvent être adaptés sans problème selon la volonté politique.

Le document est donc un point de départ intéressant.

Zowat 60 % van de Brusselaars rijdt op diesel. De overheid heeft hen daartoe aangemoedigd. Wie houdt men voor de gek door rechtsomkeert te maken ?

Over de cordon-stadstol werd een studie gemaakt. Het is raadzaam die in het debat op te nemen. In Rotterdam werden experimenten gedaan met positieve tol.

Het verslag steunt de ontwikkeling van alternatieve oplossingen (carpooling, autodelen). Het gebruik van die alternatieven lijkt moeilijk in te voeren. Waarom ?

De criteria houden geen rekening met de omvang van gezinnen. Hoe groter het gezin, hoe meer het nood heeft aan een ruime wagen. Waarom ?

Werd bij gebrek aan een overeenkomst tussen de Gewesten een evaluatie gemaakt voor de vestiging van bedrijven buiten de ring ?

In het verslag wordt een zinspeling gemaakt op een soort van startgeld. Wat wordt daarmee precies bedoeld ?

De goedkeuring van dit voorstel zou een onmiddellijke stijging van de fiscale last voor de Brusselaars tot gevolg hebben. Dieselwagens en oude benzinewagens worden bestraft. Is de taskforce zich daarvan bewust en kan men die woorden bevestigen ? Zal men meer betalen in Wallonië en in Brussel ?

Wat de budgetneutraliteit betreft, schat de spreker dat het nieuwe systeem zal leiden tot een verhoging van 23 % in het eerste jaar, die verdergaat, maar daalt na het vijfde jaar. Is er dan werkelijk sprake van neutraliteit ?

De heer Paul Delva feliciteert de sprekers voor het interessant en leesbaar werkstuk dat ze hebben afgeleverd.

Een eenvoudige en transparante formule wordt voorgesteld. Deze eenvoud impliceert dat een aantal elementen niet werden opgenomen (cilinderinhoud, vermogen, enz.)

De band tussen de BIV en de JVB is interessant. Dezelfde criteria liggen aan de grondslag van beide taksen. Dezelfde logica wordt consequent doorgetrokken.

Makkelijk is dat de gebruikte parameters zonder probleem kunnen worden aangepast volgens de politieke wil.

Het document is dus een interessant uitgangspunt.

M. Delva espère qu'on pourra introduire rapidement le prélèvement kilométrique intelligent. Ce que les auteurs voient comme un long terme, à savoir 5 ans, est toutefois un court terme pour les politiciens, comme le révèlent les tableaux, qui sont valables 5 ans. *Quid* si, entretemps, il n'est pas possible de réaliser la vision à long terme ? Que disent les tableaux pour la 6^e et la 7^e années ?

Pourquoi utiliser un même statut fiscal pour les hybrides et les voitures électriques ?

Comme M. Cerexhe, M. Delva trouve qu'il semble logique de prévoir une correction de la taxation pour les familles nombreuses.

Dans l'hypothèse où les Bruxellois conservent leur voiture comme aujourd'hui, lesquels d'entre eux paieront plus et lesquels paieront moins chaque année, dans le système proposé ?

M. Marc Loewenstein indique que le ministre avait donné un mandat très large à la taskforce et que celle-ci était libre d'explorer toutes les pistes. Le péage urbain a-t-il été abordé ? Il n'est question que de TMC, de TMA et de taxe kilométrique intelligente.

L'orateur regrette le cloisonnement de ce dossier au niveau de la commission des Finances. Il regrette à son tour que Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement n'aient pas été impliqués. Le dossier est de nature transversale.

509.000 véhicules ont été immatriculés en 2017 dont 136.518 nouvelles immatriculations. Quel est le nombre des radiations annuelles ? Quelle est l'évolution de ces chiffres sur plusieurs années p.ex. à partir de 2005 ?

Une VW diesel de plus de 8 ans passe à plus de 1.000 euros. Cette augmentation touche-t-elle uniquement les nouvelles mises en circulation ou la taxe de circulation habituelle ?

La vision à long terme évoque une base imposable identique pour les trois Régions dont la composante de taxation est à arrêter librement par chacune. Où est la différence par rapport à un péage urbain, outre le fait qu'il faut un accord de coopération ?

Enfin, le système d'OBU pour les poids lourds semble assez compliqué si l'on devait le généraliser aux voitures. Les LEZ mettent en place des caméras ANPR et il semble plus facile de quadriller le territoire au moyen de celles-ci. Pour les OBU, il faudra de plus une concertation avec l'Europe.

De heer Delva hoopt dat men de slimme kilometerheffing snel kan invoeren. Wat een lange termijn is voor de auteurs, namelijk 5 jaar, is evenwel voor politici een korte termijn. Dit blijkt uit de tabellen die 5 jaar gelden. Quid als intussen het niet mogelijk is om de langetermijnvisie te realiseren ? Wat zeggen de tabellen het 6^e en 7^e jaar ?

Waarom eenzelfde fiscale statuut hanteren voor hybriden als voor elektrische wagens ?

Net als de heer Cerexhe meent de heer Delva dat een correctie van de taxatie voor grote gezinnen logisch lijkt.

In de hypothese dat Brusselaars hun wagen aanhouden zoals vandaag, wie van hen zal meer en wie minder betalen op jaarbasis in het voorgestelde systeem ?

De heer Marc Loewenstein merkt op dat de minister de taskforce een zeer ruime opdracht had gegeven en dat die vrij was alle mogelijkheden te onderzoeken. Wordt de stadstol aangekaart ? Er is enkel sprake van BIV en JVB en intelligente kilometerheffing.

De spreker betreurt dat deze kwestie binnen de commissie voor de Financiën is gebleven. Hij vindt het op zijn beurt jammer dat Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel niet werden betrokken. Het is een transversale kwestie.

In 2017 werden 509.000 voertuigen ingeschreven, waaronder 136.518 nieuwe inschrijvingen. Wat is het jaarlijkse aantal schrappingen ? Hoe ontwikkelen die cijfers zich over meerdere jaren, bijvoorbeeld sinds 2005 ?

Een VW diesel van meer dan 8 jaar gaat naar meer dan 1.000 euro. Geldt die stijging enkel voor de nieuwe verkeersstellingen of ook voor de gewone verkeersbelasting ?

De langetermijnvisie vermeldt een identieke belastbare grondslag voor de drie Gewesten, waarvan ieder Gewest de belastingcomponent vrij kan bepalen. Wat is het verschil met een stadstol, buiten het feit dat een samenwerkingsovereenkomst nodig is ?

Ten slotte lijkt het OBU-systeem voor zware vrachtoertuigen vrij ingewikkeld als het uitgebreid zou moeten worden tot personenwagens. De LEZ zetten ANPR-camera's in en het lijkt makkelijker om het grondgebied met behulp daarvan te verdelen. Voor de OBU's dient bovendien overlegd te worden met Europa.

Mme Cathy Macharis, professeure à la VUB, responsable du groupe de recherche MOBI répond que la composition de la commission découle de discussions entre les ministres de la Mobilité et de l'Environnement et le ministre Vanhengel.

À propos du poids et de la puissance des voitures, il a été décidé de s'orienter vers les aspects environnementaux dans la formule proposée.

Une grosse voiture aura toujours plus d'émissions.

Atteindre l'objectif climatique suppose l'électrification intégrale du parc automobile. On ne peut pas forcer cette conversion, seulement l'encourager. La proposition est équilibrée car elle entend éviter les drames sociaux. Le poids des véhicules est indirectement inclus dans les émissions de CO₂ des voitures essence, diesel et de luxe lourdes. Si une voiture lourde produit moins d'émissions, alors soit.

Il y a un indicateur pour la sécurité routière, mais malheureusement, il n'est pas disponible pour toutes les voitures.

L'écoscore n'a pas été retenu. C'est indéniablement un bel indicateur. Il inclut même le bruit.

La norme Euro, en revanche, est plus connue. Mais l'inconvénient est qu'il y a ici aussi des différences en matière d'émissions locales. Cependant, cet indicateur est bien connu de tous, c'est pourquoi on l'a conseillé en guise de compromis.

Seuls les hybrides rechargeables avec moins de 50 grammes de CO₂ ont été retenus. Il ne s'agit donc pas de voitures à l'autonomie électrique très limitée. L'utilisateur qui ne recharge pas un tel véhicule n'est pas malin, car il revient beaucoup plus cher de rouler au carburant. Cela ne concerne donc pas les systèmes stop-and-go qui se coupent automatiquement au feu rouge.

Avec ces hybrides, les kilomètres parcourus à Bruxelles seront peut-être électriques. C'est pourquoi ces hybrides rechargeables ont également été exonérés. À terme cependant, on doit évoluer vers la voiture entièrement électrique.

Les zones de basses émissions sont une des étapes sur la voie d'un air propre. Elles permettent de retirer de la flotte les véhicules les plus polluants. La proposition mentionne des incitants à l'achat et une taxe à l'utilisation.

Mevrouw Cathy Macharis, hoogleraar aan de VUB, verantwoordelijke voor de onderzoekseenheid MOBI, antwoordt dat de samenstelling van de commissie voortvloeit uit de besprekingen tussen de minister van Mobiliteit en van Leefmilieu en minister Vanhengel.

Wat het gewicht en het vermogen van de wagens betreft, werd beslist om zich te richten op de milieuaspecten in de voorgestelde formule.

Een grote auto zal altijd meer uitstoten.

Het halen van de klimaatdoelstelling veronderstelt de algehele elektrificatie van het wagenpark. Men kan dit niet forceren, maar enkel stimuleren. Het voorstel is een balans dat sociale drama's wil vermijden. Het gewicht van de voertuigen zit indirect mee in de CO₂-uitstoot van zware benzine-, diesel- en luxeauto's. Als een zware auto minder uitstoot heeft, dan zij het zo.

Voor de verkeersveiligheid bestaat een indicator maar deze is helaas niet voorhanden voor alle auto's.

De ecoscore werd niet weerhouden. Het is onmiskenbaar een mooie indicator. Ook het geluid zit erin verwerkt.

De euronorm is anderzijds meer gekend. Maar heeft het nadeel dat ook hierbinnen verschillen bestaan qua lokale emissies. Het is echter een indicator die iedereen goed kent, en daarom werd dit geadviseerd als compromis.

Enkel plug-inhybriden met minder dan 50 gram CO₂ werden weerhouden. Het gaat dus niet om wagens die maar een heel beperkte elektrische autonomie hebben. Wie deze niet oplaadt, is niet verstandig want het is veel duurder voor de gebruiker om op brandstof te rijden. Het betreft dus niet de stop and go's die automatisch uitvallen aan het rood licht.

Met deze hybriden zullen de Brusselse kilometers wellicht elektrische kilometers zijn. Daarom werden ook deze plug-inhybriden vrijgesteld. Op termijn moet men evenwel naar de volledig elektrische wagen evolueren.

Lage-emissiezones zijn één van de stappen naar propere lucht. Hierdoor worden de meest vervuilende voertuigen uit de vloot gehaald. In het voorstel is sprake van stimulansen bij aankoop en de fiscaliteit bij het gebruik.

L'interdiction du diesel en 2030 est encore une mesure supplémentaire. Des mesures sont également possibles au niveau fédéral. Cette vision fédérale peut être soutenue par les Régions.

Le prélèvement kilométrique, tel que proposé, permet une différenciation entre les Régions, car le sujet est politiquement sensible, et du reste : les Régions sont différentes. Du point de vue technique, il reste en effet encore un important travail d'étude à faire pour arriver au prélèvement kilométrique intelligent. Par exemple, le mettra-t-on en œuvre au moyen d'OBU ou de caméras ? Le grand principe est que tous les coûts de transport externes soient couverts. La neutralité budgétaire doit être abordée à la lumière de la totalité des coûts, y compris par exemple les coûts de la santé.

Le ministre Ben Weyts souhaite commander une étude à ce sujet et Bruxelles y participera peut-être.

M. Marc Bourgeois, professeur ordinaire à l'Université de Liège, fondateur et codirecteur du Tax Institute ULiège, indique d'emblée qu'une multiplication d'objectifs peut sous-tendre un seul et même impôt.

La multiplication des objectifs met néanmoins à mal la réalisation des objectifs pris isolément. Le rapport veut développer une vision claire avec une formule simple à court et à long terme.

Il s'agissait d'éviter l'accumulation des critères. C'est ainsi que tenter d'atteindre à la fois des objectifs sociaux, par exemple pour dispenser les vieux véhicules polluants détenus par des personnes à faibles revenus, et environnementaux, aurait mené à une formule fort alambiquée et dont les objectifs divers et contradictoires se seraient nécessairement neutralisés. Il fallait préférer un modèle efficace et cohérent par rapport à l'unique ou au principal objectif poursuivi. Cette vision a été partagée par le groupe de travail et, sans doute, explique-t-elle certaines frustrations.

Pour des raisons institutionnelles, il n'est pas possible de toucher aux voitures des navetteurs par le biais de la TCA et de la TMC. La solution à long terme permettra, elle, d'arriver à une utilisation plus rationnelle des véhicules qu'ils concernent les Bruxellois ou les navetteurs. Dans un premier temps néanmoins, le verdissement vise uniquement les Bruxellois, compte tenu des marges limitées que donnent les règles de compétences actuelles en matière de taxes de circulation.

Les équilibres proposés seront soumis à une discussion politique. Certains paieront moins par rapport à la situation actuelle, d'autres au contraire paieront plus. Certains

De dieselban van 2030 is nog een bijkomende maatregel. Ook op federaal vlak zijn maatregelen mogelijk. Deze federale visie kan mee gedragen worden door de Gewesten.

De kilometerheffing, zoals voorgesteld, laat een differentiëring tussen de Gewesten mogelijk want het onderwerp is politiek gevoelig en trouwens : Gewesten verschillen. Technisch gezien is inderdaad nog veel studiewerk nodig om tot de slimme kilometerheffing te komen. Zal dit bijvoorbeeld met OBU's of met camera's geschieden ? Het groot principe is dat alle externe kosten van transport gedekt zijn. Budgetneutraliteit moet bekeken worden in het licht van de totaliteit van de kosten, ook bijvoorbeeld deze van de gezondheid.

Minister Ben Weyts wil hierover een studie bestellen en Brussel zal hieraan mogelijks deelnemen.

De heer Marc Bourgeois, gewoon hoogleraar aan de Universiteit van Luik, stichter en mede-directeur van het TAX-instituut, zegt dat een toenemend aantal doelstellingen de basis kan vormen van eenzelfde belasting.

Een toenemend aantal doelstellingen maakt evenwel de verwezenlijking van de afzonderlijk genomen doelstellingen kapot. Het verslag wil een duidelijke visie ontwikkelen met een eenvoudige formule op korte en op lange termijn.

Er moest worden vermeden dat de criteria zich opstapelden. Zodoende had een poging om tegelijkertijd sociale doelstellingen (bijvoorbeeld door oude vervuilende voertuigen van eigenaars met lage inkomens vrij te stellen) en milieudoelstellingen te bereiken, geleid tot een uiterst gecompliceerde formule, waarvan de diverse en tegenstrijdige doelstellingen noodzakelijkerwijs geneutraliseerd zouden worden. Men moest de voorkeur geven aan een efficiënt en samenhangend model met betrekking tot de enige of voornaamste beoogde doelstelling. De werkgroep heeft ingestemd met dat standpunt, dat ongetwijfeld een aantal frustraties verklaart.

Om institutionele redenen is het niet mogelijk om via de JVB en BIV verandering te brengen voor de wagens van de pendelaars. Met de langetermijnoplossing zal het echter mogelijk zijn om tot een rationeler gebruik van de voertuigen te komen, ongeacht of het Brusselaars of pendelaars betreft. In eerste instantie richt de vergroening zich echter alleen op de Brusselaars, rekening houdend met de beperkte ruimte die de huidige bevoegdheidsregels geven op het vlak van verkeersbelastingen.

De voorgestelde evenwichten zullen politiek worden besproken. Sommigen zullen minder betalen dan nu, anderen meer. Sommige eigenaars van vervuilende

propriétaires de véhicules polluants éprouveront des difficultés par rapport à l'augmentation de la charge fiscale. Des arbitrages peuvent intervenir. Dans la perspective d'une politique de verdissement, les experts préconisent cependant que la formule proposée soit retenue et maintenue telle quelle ; elle est directement en lien avec les objectifs de qualité de l'air et de politique du climat. Le montant obtenu en fin de compte par cette formule pourrait néanmoins faire l'objet d'ajustements finaux (par le haut par exemple) en conséquence des arbitrages politiques. Pour rappel, pareil arbitrage a aussi caractérisé la réforme de la fiscalité foncière (en particulier, le précompte immobilier).

Les régimes des autres Régions ont été pris en considération. En plus de cela, deux représentants des administrations flamande et wallonne ont siégé de manière permanente dans le groupe d'experts. Des arbitrages au niveau ministériel seront nécessaires. Il n'existe pas de certitudes que les Régions pourront s'accorder, mais il existe des raisons de se montrer optimiste : la volonté de faire quelque chose est là. L'efficacité environnementale ne sera pas possible sans un minimum de concertation. Le modèle proposé permet une homogénéité minimale à la base avec des différenciations qui se greffent dessus en fonction de spécificités régionales. Des articles publiés dans la presse, il ressort qu'il n'existe pas d'accord unanime pour le prélèvement kilométrique. Bientôt, le 30 juin prochain, la Wallonie rendra son rapport sur les scénarios possibles de modification de la TMC et la TCA.

La taskforce a voulu mettre en avant le sens de l'urgence relativement à la qualité de l'air à Bruxelles. La proposition à court terme est de nature temporaire. Elle n'est peut-être pas parfaite, mais elle constitue probablement la meilleure option possible pour Bruxelles en vue du verdissement des taxes de circulation, compte tenu des contraintes institutionnelles actuellement présentes. Il y aura un après : c'est la taxe kilométrique intelligente, dont le champ d'application, en termes de véhicules concernés, sera fixé. La taskforce a bénéficié d'une liberté totale pour formuler ses recommandations.

L'analyse comparative des systèmes actuels figure en annexe au rapport.

La disparition de la TMC est relative puisqu'elle est intégrée dans la TCA. Le concept d'une charge fiscale supplémentaire à acquitter lors d'une immatriculation et d'une ré-immatriculation demeure. Il s'agirait désormais d'une taxe de circulation majorée d'un multiplicateur au moment de l'acquisition du véhicule, qu'il soit nouveau ou d'occasion. La taskforce estime qu'il faut adresser un signal-prix à l'acquéreur lors de l'acquisition de sa voiture, fût-elle d'occasion. Les paramètres qui sous-tendent le calcul de la taxe ne se différencient donc désormais plus selon que l'on vise l'acquisition/immatriculation du véhicule ou sa détention annuellement.

voertuigen zullen moeilijkheden ondervinden met de stijging van de fiscale last. Beslissingen kunnen genomen worden. In het licht van een vergroeningsbeleid, pleiten de experten er echter voor dat de voorgestelde formule wordt gekozen en als dusdanig behouden. Zij houdt rechtstreeks verband met de doelstellingen inzake luchtkwaliteit en klimaatbeleid. Het bedrag dat met deze formule verkregen zal worden, zou echter aan het einde kunnen worden aangepast (naar boven bijvoorbeeld) als gevolg van politieke beslissingen. Ter herinnering, heeft een dergelijke beslissing ook de hervorming van de vastgoedfiscaliteit (in het bijzonder de onroerende voorheffing) gekenmerkt.

De regelingen van de andere Gewesten werden in beschouwing genomen. Daarenboven hebben twee vertegenwoordigers van de Vlaamse en Waalse besturen permanent gezeteld in de groep van experten. Beslissingen op ministerieel niveau zullen noodzakelijk zijn. Het is niet zeker dat de Gewesten het eens zullen geraken, maar er zijn redenen voor optimisme : men heeft de wil om iets te doen. Ecologische efficiëntie zal niet mogelijk zijn zonder een minimum aan overleg. Het voorgestelde model zorgt voor een minimale basishomogeniteit met bijkomende differentiaties volgens de specifieke kenmerken van de Gewesten. Uit persartikels blijkt dat men het niet unaniem eens is over de kilometerheffing. Binnenkort, op 30 juni e.k., zal Wallonië zijn verslag over de mogelijke scenario's inzake wijziging van de BIV en de JVB uitbrengen.

De taskforce wenste de aandacht te vestigen op het dringende probleem van de luchtkwaliteit in Brussel. Het voorstel op korte termijn is tijdelijk. Het is misschien niet perfect, maar waarschijnlijk de best mogelijke optie voor Brussel met het oog op de vergroening van de verkeersbelastingen, rekening houdend met het huidige institutionele landschap. Daarna zal de slimme kilometerheffing worden ingevoerd en het toepassingsgebied worden vastgesteld, alsook de tarieven naargelang de voertuigen. De taskforce heeft volledige vrijheid gekregen om aanbevelingen te formuleren.

De vergelijkende analyse van de huidige systemen wordt als bijlage bij het verslag gevoegd.

De afschaffing van de BIV is relatief, aangezien ze wordt geïntegreerd in de JVB (jaarlijkse verkeersbelasting). Het concept van een extra belasting die geheven wordt bij een inschrijving en een herinschrijving blijft bestaan. Het zou voortaan gaan om een verkeersbelasting verhoogd met een coëfficiënt op het moment van de aankoop van een nieuw of tweedehandsvoertuig. De taskforce is van oordeel dat er een prijssignaal moet worden gegeven aan de koper bij de aankoop van zijn wagen, zelfs als het om een tweedehands-wagen gaat. De parameters waarop die belasting wordt berekend, zullen voortaan niet meer verschillen naargelang het gaat over de aankoop/inschrijving van het voertuig of het bezit ervan op jaarbasis.

Le problème de la sécurité routière n'a pas été évacué des discussions mais la taskforce a voulu une formule claire qui ne poursuive pas plusieurs objectifs distincts simultanément, sous peine que ces différents objectifs se contredisent et, en fin de compte, se neutralisent.

Une complexification du multiplicateur selon le nombre de voitures dans un ménage n'a pas été retenue. Cela engendrerait des inconvénients en termes de clarification et de compréhension de la mesure. De plus, il faut tenir compte du caractère temporaire de la mesure proposée (proposition à court terme, à distinguer de la proposition à long terme).

Des véhicules verts sont exonérés pendant 5 ans. La taskforce a voulu introduire une culture de l'évaluation. Ceci est nécessaire vu l'évolution très rapide des technologies. Prévoir une exonération pour 1 an seulement, c'est trop court en termes de sécurité juridique. 5 années correspondent à la durée de la réforme à court terme. Après 5 ans, il faudra réévaluer ce que l'on entend par un véhicule vert. Entre-temps, il faut augmenter le pourcentage des véhicules verts, dont le nombre est très faible à ce stade.

Le risque que les Régions ne concluent pas d'accord pour le prélèvement kilométrique ne doit pas empêcher de formuler des propositions. La taskforce estime que des bases peuvent être mises en place et elle espère que cela permettra la conclusion d'un accord. Pour les poids lourds, il a bien fallu plus de 15 ans pour aboutir à la mise en place définitive et opérationnelle du dispositif du prélèvement kilométrique dans les trois Régions.

Les subsides pour le diesel et le retournement de ce paradigme sont sans doute liés à la rapide évolution des techniques et des connaissances. Elles changent de mois en mois. Les convictions aussi évoluent radicalement.

La taskforce a beaucoup discuté du péage urbain et ce terme polysémique cache de nombreuses ambiguïtés en fonction des modalités de sa mise en place. La Région bruxelloise est une grande ville en soi et faire payer les véhicules provenant de l'extérieur (non bruxellois) en fonction du nombre de kilomètres parcourus, dans le cadre du prélèvement kilométrique (proposition à long terme) n'est rien d'autre, de fait, qu'une forme de péage urbain (péage urbain/prélèvement kilométrique qui serait modulé selon le moment, l'endroit et le nombre de kilomètres parcourus).

Dans une Région comprenant des espaces non urbains, comme la Wallonie (par exemple, une bonne partie de la province du Luxembourg), une distinction conceptuelle entre les notions de «prélèvement kilométrique» et de «péage urbain» semble *a priori* se justifier davantage. Le péage urbain s'identifie alors à un droit de passage

Het probleem van de verkeersveiligheid werd niet opgelost tijdens de besprekingen, maar de taskforce wenste een duidelijke formule die geen verschillende doelstellingen tegelijk nastreeft, met het risico dat ze elkaar tegenspreken en elkaar op de keper beschouwd neutraliseren.

Een aanpassing van de coëfficiënt volgens het aantal wagens in een gezin werd niet in aanmerking genomen. Dat zou de duidelijkheid en het begrijpen van de maatregel niet ten goede komen. Bovendien moet men rekening houden met het tijdelijke karakter van de voorgestelde maatregel (voorstel op korte termijn, dat moet worden onderscheiden van het voorstel op lange termijn).

Groene voertuigen worden gedurende 5 jaar vrijgesteld. De taskforce wenste een evaluatiecultuur in te voeren. Dat is noodzakelijk, gelet op de zeer snelle evolutie van de technologieën. Een vrijstelling voor slechts 1 jaar is te kort voor de rechtszekerheid. Vijf jaar komt overeen met de duur van de hervorming op korte termijn. Na 5 jaar zal men opnieuw moeten evalueren wat men onder een groen voertuig verstaat. Ondertussen moet het percentage groene voertuigen worden opgetrokken, want het aantal is in dit stadium nog zeer klein.

Het risico dat de Gewesten geen overeenkomst voor de kilometerheffing sluiten mag niet beletten dat er voorstellen worden gedaan. De taskforce is van oordeel dat er grondslagen kunnen worden gelegd en hoopt dat zulks tot een akkoord zal leiden. Wat de vrachtwagens betreft, moest men wel langer dan 15 jaar wachten op de definitieve en operationele invoering van de kilometerheffing in de drie Gewesten.

De subsidies voor diesel en de omkering van dat paradigma hebben wellicht te maken met de snelle evolutie van techniek en kennis. Die veranderen van maand tot maand. Ook de mentaliteit evolueert ingrijpend.

De taskforce heeft veel gesproken over stadstol en die vlag dekt vele ladingen volgens de manier waarop de stadstol zou worden ingevoerd. Het Brussels Gewest is een grote stad op zich en wagens die van buitenaf (van buiten Brussel) komen, doen betalen volgens het aantal afgelegde kilometers in het kader van de kilometerheffing (voorstel op lange termijn) is in feite niets anders dan een vorm van stadstol (stadstol/kilometerheffing die zou variëren volgens het tijdstip, de plaats en het aantal afgelegde kilometers).

In een Gewest met rurale gebieden, zoals Wallonië (bijvoorbeeld een groot deel van de provincie Luxemburg), lijkt een conceptueel onderscheid tussen de begrippen «kilometerheffing» en «stadstol» *a priori* meer gerechtvaardigd. Stadstol wordt dan gezien als een recht van doorgang of het recht om gebruik te maken van een stedelijke ruimte in de

ou d'utilisation d'un espace urbain à proprement parler, à l'exclusion des zones plus rurales ou périphériques. Néanmoins, dans le cadre d'un prélèvement kilométrique généralisé, le péage urbain peut s'avérer n'être rien d'autre qu'une « modalité de calcul » du prélèvement kilométrique lorsque les véhicules se déplacent sur le territoire d'une ville, en fonction du moment et de l'endroit le cas échéant. Le débat sur le péage urbain est alors de nature à relever de la bataille de mots. La proposition à long terme que la taskforce a formulée intègre la possibilité, pour une Région, d'intégrer un élément de péage urbain dans le système du prélèvement kilométrique intelligent.

Au demeurant, Bruxelles est un espace largement urbain, mais on peut distinguer le centre d'autres parties du territoire.

Une autre question, en lien avec un péage urbain au sens le plus strict, est de savoir si l'on doit distinguer les personnes venant de l'extérieur de ceux qui résident à l'intérieur de Bruxelles. C'est un choix politique qui ne doit pas occulter des considérations juridiques d'égalité de traitement. La loi spéciale de financement contient, en outre, des garde-fous en termes d'union économique et ou de liberté de circulation (art. 1^{ter}), qui pourraient venir contrarier ou fragiliser des systèmes de taxation qui ne viseraient que voitures venant de l'extérieur.

La taskforce a proposé un texte homogène par rapport à ceci.

Le retour sur les finances communales est indiqué au rapport. Les décimes additionnels se calculent sur la taxe de circulation et non sur la TMC. Il faudra se concerter avec les communes dès lors que la TCA est multipliée lors de la mise en circulation et qu'il y aurait, dès lors, une augmentation des décimes additionnels.

À propos des iniquités pour les voitures de luxe, M. Bourgeois rappelle que l'instrument fiscal des taxes de circulation viserait, selon les propositions de la taskforce, un objectif environnemental et de mobilité. Ce n'est pas une taxe qui se base sur des intentions de redistribution. D'autres instruments fiscaux se prêtent mieux aux objectifs de redistribution : c'est le cas de l'impôt des personnes physiques. Un arbitrage politique pourrait néanmoins et éventuellement aboutir, pour certains véhicules plus luxueux, à ce que le montant obtenu par le biais de la formule « verte » de TCA, qui figure dans la proposition à court terme, fasse l'objet, en fin de compte, d'une majoration.

M. Bourgeois confirme l'existence d'éléments d'incertitude quant à la garantie d'une neutralité fiscale sur le long terme, c'est-à-dire au-delà des cinq ans intégrés dans le simulateur. Il ne faut toutefois pas oublier la dynamique

echte betekenis van het woord, met uitsluiting van de meer rurale of perifere gebieden. In het kader van een algemene kilometerheffing kan stadstol niets anders blijken te zijn dan een « berekeningswijze » van de kilometerheffing wanneer de voertuigen zich op het grondgebied van een stad verplaatsen, eventueel volgens het tijdstip en de plaats. Het debat over stadstol wordt dan een woordenstrijd. Het voorstel op lange termijn van de taskforce integreert de mogelijkheid voor een Gewest om een element van stadstol te integreren in de slimme kilometerheffing.

Voorts is Brussel een grotendeels stedelijk gebied, maar men kan een onderscheid maken tussen het centrum en andere delen van het territorium.

Een andere kwestie in verband met de stadstol in strikte zin is de vraag of men een onderscheid moet maken tussen de personen die van buiten het Gewest komen en de personen die in Brussel wonen. Dat is een politieke keuze, die rekening moet houden met juridische overwegingen inzake gelijkheid van behandeling. De bijzondere financieringswet bevat bovendien beschermingen op het vlak van economische unie of vrijheid van verkeer (art. 1^{ter}), die de belastingsystemen die enkel van toepassing zouden zijn op de wagens die van buiten het Gewest komen, zouden kunnen dwarsbomen of op losse schroeven zetten.

In dat opzicht heeft de taskforce een homogene tekst voorgesteld.

De return voor de gemeentefinanciën wordt vermeld in het verslag. De opcentiemen worden berekend op de verkeersbelasting en niet op de BIV. Men zal overleg moeten plegen met de gemeenten, aangezien de JVB wordt vermenigvuldigd bij de inverkeerstelling en er bijgevolg een verhoging van de opcentiemen zou zijn.

Wat de oneerlijke behandeling van de luxewagens betreft, wijst de heer Bourgeois erop dat volgens de voorstellen van de taskforce de verkeersbelasting als fiscaal instrument een ecologische en mobiliteitsdoelstelling zou nastreven. Het is geen belasting die gericht is op herverdeling. Andere fiscale instrumenten lenen zich daartoe beter : de personenbelasting. Er zou evenwel een politieke afweging kunnen worden gemaakt om ervoor te zorgen dat het bedrag dat via de « groene » formule van de JVB, die in het voorstel op korte termijn staat, wordt verkregen voor bepaalde luxueuzere voertuigen, uiteindelijk wordt verhoogd.

De heer Bourgeois bevestigt dat er onzekerheid bestaat omtrent de gewaarborgde fiscale neutraliteit op lange termijn, te weten na de vijf jaar die in de simulator zijn ingeput. Men mag evenwel niet de dynamiek van de

des comportements. Simuler le long terme reviendrait à admettre des doutes sur l'efficacité du court terme et son aptitude à changer les comportements. De plus, le système à long terme (prélèvement kilométrique intelligent) est encore inconnu quant à ses modalités concrètes.

Les véhicules non immatriculés par des résidents bruxellois ne seront évidemment pas visés par la formule à court terme, conformément aux règles institutionnelles. Ils seront évidemment repris dans la formule du long terme, à savoir le prélèvement kilométrique intelligent.

La taskforce a-t-elle renoncé à l'objectif qui consiste à laisser sa voiture de côté ? Non. Les formules proposées changeront lentement mais sûrement les comportements. Le prélèvement kilométrique orientera les gens vers d'autres formules de transport (partage, transports publics, etc.). L'objectif à long terme, ce sont les moyens de transport ou de mobilité alternatifs. Il fallait néanmoins, à court terme, éviter des formules trop radicales qui présenteraient la résidence à Bruxelles comme une peine à subir.

Mme Cathy Macharis explique qu'il y a bel et bien des alternatives. Il est important de continuer d'investir dans ces alternatives. Les alternatives existent, mais elles dépendent de l'endroit où on vit. Celui qui travaille par équipes n'a pas toujours une alternative appropriée. Pour les camionnettes légères, de plus en plus d'alternatives électriques arrivent sur le marché. Tout le monde ne peut pas changer d'emblée, et il faut garder à l'esprit le cout total de possession (total cost of ownership).

M. Marc Bourgeois indique que le choix des exonérations découle de la nécessité de faire un effort supplémentaire pour les véhicules verts très faiblement représentés en RBC. La taskforce a voulu une formule claire, nette, simple et transparente. Une évaluation sera faite dans 5 ans.

En ce qui concerne l'infrastructure de recharge (in) suffisante, Mme Cathy Macharis répond que de nombreuses voitures sont rechargées à la maison ou au travail. À Bruxelles, les gens n'ont pas si souvent un garage. Il faut des infrastructures supplémentaires. Une étude révèle où il faut installer les bornes de recharge. On a besoin d'investissements dans les alternatives.

M. Marc Bourgeois indique que la taskforce n'a pas préconisé une période transitoire de mise en œuvre de la réforme à court terme, compte tenu de la durée limitée de la proposition. Elle ne vaut que pour 5 ans.

gedragingen vergeten. Een simulatie op lange termijn zou erop neerkomen dat men ruimte laat voor twijfels over de efficiëntie op korte termijn en over het vermogen van de mens om zijn gedrag te wijzigen. Bovendien is er nog niets bekend over de concrete uitwerking van het systeem op lange termijn (slimme kilometerheffing).

De formule op korte termijn kan, in overeenstemming met de institutionele regels, natuurlijk niet van toepassing zijn op de voertuigen die niet zijn ingeschreven door inwoners van Brussel. Ze zullen natuurlijk worden opgenomen in de formule op lange termijn, te weten de slimme kilometerheffing.

Heeft de taskforce de doelstelling om de wagen aan de kant te laten staan, laten varen ? Neen. De voorgestelde formules zullen langzaam maar zeker het gedrag wijzigen. De kilometerheffing zal de mensen naar andere vervoersmodi oriënteren (autodelen, openbaar vervoer, enz.). Het doel op lange termijn is het gebruik van alternatieve vervoers- of mobiliteitsmiddelen. Op korte termijn moest men echter al te radicale formules vermijden die het wonen in Brussel als een straf zouden voorstellen.

Mevrouw Cathy Macharis verduidelijkt dat er wel degelijk alternatieven zijn. Van belang is dat men er blijft in investeren. De alternatieven bestaan maar hangen wel af van waar men woont. Wie in shiften werkt, heeft niet steeds een passend alternatief. Voor de lichte bestelwagens komen steeds meer elektrische alternatieven op de markt. Niet iedereen kan zo meteen overstappen en men moet de *total cost of ownership* voor ogen houden.

De heer Marc Bourgeois wijst erop dat de keuze van de vrijstellingen voortvloeit uit de noodzaak om een extra inspanning te leveren voor de groene voertuigen, die fors ondervertegenwoordigd zijn in het BHG. De taskforce wenste een duidelijke, eenvoudige en transparante formule. Over 5 jaar zal ze geëvalueerd worden.

Wat de (on)voldoende oplaadinfrastructuur betreft, antwoordt mevrouw Cathy Macharis dat veel wagens thuis of op het werk opgeladen worden. In Brussel hebben de mensen niet altijd een garage. Er is nood aan bijkomende infrastructures. Een onderzoek heeft nagegaan waar de laadpalen moeten komen. Er moet in alternatieven geïnvesteerd worden.

De heer Marc Bourgeois wijst erop dat de taskforce geen overgangperiode voor de uitvoering van de hervorming op korte termijn aanbeveelt, rekening houdend met de beperkte duur van het voorstel. Het geldt slechts voor 5 jaar.

Mme Cathy Macharis explique que la nouvelle taxe devra être payée pour les voitures existantes à compter de son introduction.

M. Marc Bourgeois indique que la composition du ménage pour la TMC et la TCA n'est pas retenue au regard des objectifs environnementaux. Les critères sont clairs, les messages aussi. Il faut que la population comprenne ce que les pouvoirs publics veulent d'eux. Prendre en compte l'aspect famille par exemple, c'est ouvrir le débat sur le montant, le poids ou la puissance du véhicule. La taxe deviendrait ainsi un impôt sur les revenus *bis*.

L'échec du verdissement de la fiscalité automobile dénoncé par les instances internationales découle notamment de cette confusion entre des objectifs contradictoires faits de compromis.

Au sujet de la possession de plusieurs voitures, Mme Cathy Macharis répond que la politique de stationnement est également un instrument de pilotage approprié, par exemple sur la base des cartes de riverain.

M. Marc Bourgeois indique que la Région a montré, par le passé, en ce qui concerne le prélèvement kilométrique pour les poids lourds, qu'elle ne craignait pas, le cas échéant, de perdre des recettes pour mener à bien ses ambitions politiques. Il fait néanmoins demeurer prudent. Pour le prélèvement kilométrique des véhicules particuliers (proposition à long terme), l'évocation d'un forfait de base concernant la tarification taxi peut compenser le fait que certains trajets à Bruxelles peuvent paraître trop courts ou qu'ils impliquent d'importants moments d'arrêt. Ce forfait n'est pas en contradiction avec le concept de prélèvement kilométrique.

Les chiffres des radiations et les immatriculations des années précédentes seront joints en annexe (Annexe).

Mme Cathy Macharis indique qu'un pourcentage de 1,6 des sociétés de leasing se situent en Wallonie, pour 25,9 % en RBC ; la majorité se situe donc en Flandre. 23 % des conducteurs de voitures en leasing habitent la Wallonie, contre 63 % en Flandre et 14 % à Bruxelles. Les changements de la fiscalité automobile en Flandre ont pour effet que les gens préfèrent de plus en plus un leasing privé.

L'utilisation de camionnettes comme voiture en leasing est également un élément important. Un accord de coopération est nécessaire pour éviter des glissements.

Mevrouw Cathy Macharis legt uit dat vanaf de invoering van de taks, de nieuwe belasting zal betaald moeten worden voor bestaande wagens.

De heer Marc Bourgeois wijst erop dat de gezinssamenstelling niet in aanmerking wordt genomen voor de BIV en de JVB in het licht van de ecologische doelstellingen. De criteria zijn duidelijk en de boodschappen ook. De bevolking moet begrijpen wat de overheid van haar verlangt. Rekening houden met bijvoorbeeld het gezinsaspect is het debat openen over het bedrag, het gewicht of het vermogen van het voertuig. De belasting zou dan een inkomstenbelasting *bis* worden.

De mislukte vergroening van de autofiscaliteit, die wordt aangeklaagd door de internationale instanties, is onder meer te wijten aan verwarring tussen tegenstrijdige doelstellingen die uit compromissen bestaan.

Mevrouw Cathy Macharis antwoordt i.v.m. het hebben van meerdere wagens dat ook het parkeerbeleid een passend sturingsinstrument is, bijvoorbeeld aan de hand van de bewonerskaarten.

De heer Marc Bourgeois wijst erop dat, wat de kilometerheffing voor vrachtwagens betreft, het Gewest in het verleden heeft aangetoond dat het niet bang is eventueel ontvangsten te verliezen om zijn politieke ambities te realiseren. Voorzichtigheid blijft echter geboden. Wat de kilometerheffing voor personenwagens (voorstel op lange termijn) betreft, kan een eventueel basisforfait voor de tarifiering voor de taxi's een compensatie zijn voor het feit dat sommige trajecten in Brussel te kort kunnen lijken of lange stilstanden met zich meebrengen. Zo'n forfait is niet in strijd met het concept kilometerheffing.

De cijfers over de schrappingen en inschrijvingen van de vorige jaren zullen als bijlage bij het verslag worden gevoegd (Bijlage).

Mevrouw Cathy Macharis wijst erop dat 1,6 % van de leasingbedrijven in Wallonië gevestigd is tegenover 25,9 % in het BHG. De meerderheid bevindt zich dus in Vlaanderen. Zowat 23 % van de bestuurders van leasingwagens woont in Wallonië tegenover 63 % in Vlaanderen en 14 % in Brussel. De wijzigingen in de autofiscaliteit in Vlaanderen hebben tot gevolg dat de mensen steeds meer de voorkeur geven aan leasing voor particulieren.

Dat eveneens bestelwagens als leasingwagen gaan gebruikt worden is een bijkomend aandachtspunt. Een samenwerkingsakkoord is nodig om verschuivingen te vermijden.

M. Marc Bourgeois pense que le leasing privé est une évolution qui peut changer rapidement. Le régime actuellement de compétences pour la TMC et la TCA ne permet qu'un résultat approximatif et insatisfaisant pour le leasing. Un éventuel accord de coopération, quand bien même il serait conclu, demeurerait insatisfaisant (régime unique pour les trois régions ? régime différencié?). La solution est le prélèvement kilométrique dans chaque Région.

M. Emmanuel De Bock craint que trop de véhicules (les camionnettes) échapperont à la réforme à moins que le long terme prenne le relais. La taxe est-elle alors encore fiscalement juste ?

M. Marc Bourgeois répond que la Flandre a exclu de sa réforme les véhicules de leasing. Cette même question se pose pour Bruxelles et c'est pourquoi la proposition s'articule autour du court et du long terme. Les ministres se concertent. Il n'est pas inconcevable qu'un accord de coopération soit conclu à court terme (avant la fin de la législation). Sans accord, la réforme proposée sera mise à mal.

Mme Cathy Macharis ajoute que les voitures en leasing sont relativement neuves. L'impact sur la pollution de l'air serait donc fortement compromis si aucun accord de coopération n'était conclu. Le fédéral étudie la question de savoir s'il y a lieu de continuer à financer les voitures de société. La mesure «cash for car» et la possibilité d'un budget mobilité ont été mises en place depuis peu. Cependant, il faut éviter un report vers le leasing privé, et il est évidemment préférable d'avoir un accord de coopération pour pouvoir mener une politique cohérente.

M. Bruno De Lille redemande comment les tranches ont été déterminées.

Mme Cathy Macharis répond que la taskforce s'est inspirée du prix d'un abonnement aux transports en commun. L'achat d'une voiture doit au minimum être aussi cher. Tel était le point de départ de la différenciation. On a choisi des tranches de 50 euros afin d'appliquer une logique simple.

M. Emmanuel De Bock évoque la déductibilité via une société ou via les frais réels. Sur plusieurs années, ces frais seront différents et plus ou moins négligeables selon la pollution occasionnée. Cela incitera-t-il vraiment un changement vers le verdissement ? *Quid* des effets sur le marché de l'occasion ? Est-ce anecdotique par rapport au coût total de la voiture ? On achète rarement une maison en raison de son PRI, que l'on pourrait faire varier selon la passivité du bâtiment.

Volgens de heer Marc Bourgeois is leasing voor particulieren een evolutie die snel kan omslaan. De huidige regeling van de bevoegdheden inzake BIV en JVB leidt enkel tot een approximatief en onbevredigend resultaat voor de leasing. Een eventuele samenwerkingsovereenkomst zou onbevredigend blijven (één regeling voor de drie Gewesten ? gedifferentieerde regeling?). De oplossing is kilometerheffing in elk Gewest.

De heer Emmanuel De Bock vreest dat te veel voertuigen (de bestelwagens) aan de hervorming zullen ontsnappen, tenzij die gevolgd wordt door de hervorming op lange termijn. Is de belasting dan nog fiscaal rechtvaardig ?

De heer Marc Bourgeois antwoordt dat Vlaanderen de leasingvoertuigen van zijn hervorming heeft uitgesloten. Dezelfde kwestie is in Brussel aan de orde. Daarom is er een voorstel op korte termijn en een voorstel op lange termijn. De ministers plegen overleg. Het is niet ondenkbaar dat er een samenwerkingsovereenkomst op korte termijn wordt gesloten (voor het einde van de regeerperiode). Zonder overeenkomst zal de voorgestelde hervorming in het gedrang komen.

Mevrouw Cathy Macharis voegt hieraan toe dat leasingwagens vrij nieuw zijn. De impact rond luchtvervuiling is aldus te zeer in gevaar moest er geen samenwerkingsakkoord komen. De federale overheid denkt erover na of bedrijfswagens nog verder moeten worden gefinancierd. Er is sinds kort «cash for car» en de mogelijkheid van een mobiliteitsbudget voorzien. Wel dient men de verschuiving naar privéleasing te vermijden en is een samenwerkingsakkoord natuurlijk te verkiezen om een consequent beleid te kunnen voeren.

De heer Bruno De Lille herhaalt zijn vraag hoe de schijven werden bepaald.

Mevrouw Cathy Macharis antwoordt dat de task force zich heeft laten inspireren door de prijs van een openbaarvervoersabonnement. Een auto kopen moet minstens even duur zijn. Dit was het startpunt van de differentiatie. De stappen van 50 euro zijn gekozen om een eenvoudige logica te hanteren.

De heer Emmanuel De Bock kaart de aftrekbaarheid via een vennootschap of op basis van de reële kosten aan. Die kosten zullen verschillen over verschillende jaren en zullen min of meer verwaarloosbaar zijn volgens de veroorzaakte verontreiniging. Zal dat echt leiden tot een omslag naar vergroening ? Hoe staat het met de gevolgen voor de tweedehandsmarkt ? Zijn die verwaarloosbaar ten opzichte van de totale kostprijs van de wagen ? Men koopt zelden een huis wegens de onroerende voorheffing, die men zou kunnen laten variëren volgens de passiviteit van het gebouw.

Mme Cathy Macharis répond que la mesure a certainement un impact sur le marché de l'occasion. Les vieux diesels perdent énormément de valeur, car qui voudrait prendre en charge les taxes ? Ces voitures vont-elles en Afrique ?

M. Emmanuel De Bock pense que dans ce cas, la taxe est calculée dans la moins-value du véhicule.

Mme Cathy Macharis répond que ces voitures de 2 à 3.000 euros plus 1.000 euros de taxe incitent à la réflexion. Les gens achèteront davantage de véhicules essence. Plus ils seront neufs, mieux ce sera. La taxe orientera les comportements.

M. Marc Bourgeois répond que, dans le court terme, pour les taxes de circulation, nous pouvons seulement taxer les Bruxellois, sans toucher les navetteurs. Le prélèvement kilométrique intelligent se modulera selon les choix politiques du moment et permettra d'étendre le champ de taxation de la Région bruxelloise vers les véhicules des « non-Bruxellois ».

M. Arnaud Pinxteren comprend la volonté de clarté et la primauté de l'environnement. La fiscalité se doit de respecter le principe d'égalité. La fiscalité doit être répartie entre les citoyens selon leurs facultés. D'où la nécessité de correctifs.

Les effets de bords calculés sont réels. Mettre en avant les impacts positifs n'est pas anormal, mais il existe des limites à cette volonté à présenter les choses.

Quelles ont été les propositions initiales faites par Bruxelles Fiscalité ?

Mme Cathy Macharis rappelle l'idée de la suppression de la TMC.

M. Marc Bourgeois répond que la taskforce n'a pas travaillé sur ces propositions-là. Ce sont des éléments de contexte que le ministre pourra rappeler ultérieurement.

Les effets de bords existent bel et bien. Le principe d'égalité joue en partie. La faculté contributive de chacun importe certes, mais la Cour constitutionnelle a affirmé que défavoriser certains comportements pour des raisons environnementales est conforme au principe d'égalité. Dans ce cas, des prélèvements à taux élevés, voire confiscatoires,

Mevrouw Cathy Macharis antwoordt dat de maatregel zeker een impact heeft op de tweedehandsmarkt. De oude diesels zakken enorm in waarde want wie zal de taksen willen op zich nemen ? Gaan deze auto's richting Afrika ?

De heer Emmanuel De Bock vindt dat de belasting in dat geval wordt berekend in de minderwaarde van het voertuig.

Mevrouw Cathy Macharis antwoordt dat deze auto's van 2 à 3.000 euro met 1.000 euro taks erbij tot nadenken aanzetten. Mensen zullen meer benzineauto's kopen. Hoe nieuwer hoe beter. De taks zal een sturend effect hebben.

De heer Marc Bourgeois antwoordt dat we, wat de verkeersbelasting betreft, op de korte termijn enkel de Brusselaars en niet de pendelaars kunnen belasten. De slimme kilometerheffing zal worden aangepast volgens de politieke keuzes van het ogenblik en zal het mogelijk maken om het toepassingsgebied van de belasting van het Brussels Gewest uit te breiden tot de « niet-Brusselse » voertuigen.

De heer Arnaud Pinxteren begrijpt dat men duidelijk wil zijn en dat het leefmilieu voorrang krijgt. Fiscaliteit moet het principe van gelijkheid eerbiedigen. De belastingen moeten betaald worden door de burgers volgens hun mogelijkheden. Vandaar de noodzaak van corrigerende maatregelen.

De berekende neveneffecten zijn reëel. Het is niet abnormaal dat de aandacht wordt gevestigd op de positieve impact, maar er zijn grenzen aan een te optimistische voorstelling van de zaken.

Wat waren de initiële voorstellen van Brussel Fiscaliteit ?

Mevrouw Cathy Macharis herinnert aan het idee om de BIV af te schaffen.

De heer Marc Bourgeois antwoordt dat de taskforce niet op basis van die voorstellen heeft gewerkt. Het zijn contextuele elementen waaraan de minister later kan herinneren.

Er zijn wel degelijk neveneffecten. Het gelijkheidsprincipe speelt ten dele. Het vermogen van eenieder om belasting te betalen is natuurlijk belangrijk, maar het Grondwettelijk Hof heeft bevestigd dat het ontmoedigen van bepaalde gedragingen uit ecologische overwegingen niet in strijd is met het gelijkheidsprincipe. In dat geval zijn

sont possibles pour des motifs nets de dissuasion.

En introduisant d'autres critères dans le calcul de la taxe, on risque de diluer le message et de porter atteinte à la volonté d'encourager certains choix en termes de véhicules verts.

La formule préconisée est simple et basée sur des éléments relatifs à la qualité de l'air et au climat. La faculté pour chacun d'acquitter la charge fiscale a fait l'objet de discussions. Il ne s'agit pas de priver de voiture et/ou de mobilité les ménages à revenus faibles. Au demeurant, tout en maintenant la formule telle quelle pour des raisons de lisibilité et de cohérence par rapport à l'objectif environnemental, des aménagements sur le montant final sont concevables en fonction des arbitrages politiques. La taskforce insiste néanmoins sur la nécessité de ne pas « polluer » la formule par des critères qui ne devraient pas y figurer et qui viendraient contredire l'effet voulu. Le message doit rester simple et clair.

M. Emmanuel De Bock demande si le niveau de revenus serait un des critères possibles.

M. Marc Bourgeois répond que le montant final peut être arbitré, tout en maintenant la formule en place. Rien n'empêche de majorer le montant final pour, par exemple, les véhicules de luxe, si telle est la volonté politique.

M. Julien Uyttendaele admet qu'il faut partir de critères. Quel est le critère objectif pour favoriser le plug-in ou le GNC qui produisent du CO₂ ?

Mme Cathy Macharis répond en indiquant que les hybrides rouleront en électrique pour la partie Région ce que permet leur autonomie. On peut aussi vérifier combien ils sont chargés en électricité comme l'indique le rapport. La manière de faire ça doit encore être étudiée.

M. Marc Bourgeois pense que des possibilités de contrôle sont évidemment souhaitables et que la technologie le permettra un jour. C'est toute la discussion fédérale sur les faux hybrides. Favoriser le GNC et les hybrides est un pari sur l'avenir, qui va dans le bon sens. Des systèmes de « share and charge » sont à l'étude. Les évolutions vont vite. Qui sait si le moteur électrique ne sera pas plus facile à utiliser que le moteur thermique, et ce de manière généralisée et à moyen terme.

M. Stefan Cornelis comprend que seuls les hybrides qui émettent moins de 50 grammes de CO₂ sont visés. Il y a donc des hybrides ordinaires et des hybrides fiscaux.

heffingen met hoge en zelfs zeer hoge percentages mogelijk als het duidelijk de bedoeling is om bepaalde gedragingen te ontmoedigen.

Als men andere criteria laat meespelen bij de berekening van de belasting, bestaat het gevaar dat de boodschap wordt verdund en de wil om bepaalde keuzes op het vlak van groene voertuigen aan te moedigen wordt afgezwakt.

De aanbevolen formule is eenvoudig en gebaseerd op elementen met betrekking tot de luchtkwaliteit en het klimaat. Het vermogen van elkeen om de belasting te betalen werd besproken. Het is niet de bedoeling om gezinnen met een laag inkomen hun wagen en/of mobiliteit te ontzeggen. Voor het overige zijn aanpassingen van het eindbedrag mogelijk volgens de politieke beslissingen zonder te raken aan de formule omwille van de begrijpelijkheid en coherentie ten opzichte van de milieudoelstelling. De taskforce onderstreept niettemin de noodzaak om de formule niet « af te zwakken » met criteria die er niet in thuis horen en in strijd zouden zijn met het gewenste effect. De boodschap moet eenvoudig en duidelijk blijven.

De heer Emmanuel De Bock vraagt of het inkomensniveau één van de mogelijke criteria zou zijn.

De heer Marc Bourgeois antwoordt dat het eindbedrag kan worden aangepast zonder te raken aan de ingevoerde formule. Niets belet dat het eindbedrag wordt verhoogd voor bijvoorbeeld de luxewagens, als er daarvoor een politieke wil is.

De heer Julien Uyttendaele geeft toe dat men moet uitgaan van criteria. Wat is het objectieve criterium om de plug-in of CNG die CO₂ produceren, te bevorderen ?

Mevrouw Cathy Macharis antwoordt dat de hybridevoertuigen op stroom zullen rijden op het deel in het Gewest. Daar hebben ze genoeg autonomie voor. Men kan ook controleren hoeveel keer ze worden opgeladen met stroom, zoals uit het verslag blijkt. De manier om dat te doen moet nog bestudeerd worden.

De heer Marc Bourgeois vindt dat controlemogelijkheden natuurlijk wenselijk zijn en dat de technologie dat ooit mogelijk zal maken. Daarover gaat de hele federale discussie over de valse hybrides. CNG en hybrides bevorderen is een wissel op de toekomst trekken, die de goede richting uitgaat. Er worden « share and charge »-systemen bestudeerd. De evoluties gaan snel. Misschien zal het in het algemeen en op middellange termijn makkelijker zijn om een elektrische motor te gebruiken dan een thermische motor.

De heer Stefan Cornelis begrijpt dat enkel de hybride bedoeld worden die minder dan 50 gram CO₂ uitstoten. Er zijn dus de gewone en de fiscale hybriden.

Mme Cathy Macharis répète que les hybrides avec une grande autonomie sont visés et que, dans ce cas, il est plus judicieux de les conduire en mode électrique.

M. Stefan Cornelis souhaite qu'il y ait suffisamment de bornes de recharge, d'applications et de partage. Le GNC est en cours de verdissement.

Actuellement, 51 % des Bruxellois n'ont pas de voiture. Quelle part des 22 % de Bruxellois les plus pauvres n'ont-ils pas de voiture ? Ou ont-ils une voiture polluante ?

Mme Cathy Macharis pense que le GNC et le GNL sont une phase transitoire. Il ne faut donc pas trop les promouvoir, car ils supposent une infrastructure. D'où une exonération partielle.

La personne qui immatricule sa voiture n'a pas à déclarer ses revenus. Les chiffres demandés existent peut-être. On a réalisé une étude sur l'endroit où les voitures ont été immatriculées. On peut ainsi estimer les chiffres demandés. Il y a logiquement un lien. Les personnes moins aisées achètent plus souvent des voitures plus anciennes ou elles n'en ont pas.

M. Stefan Cornelis pense qu'elles ne seront donc pas impactées par les mesures.

M. David Weytsman réitère sa question sur les particules ultrafines.

Mme Cathy Macharis répond que les particules fines ont été incluses dans la norme Euro. Les particules ultrafines (PN) ont également été incluses dans les derniers tableaux des normes Euro (6).

M. Arnaud Pinxteren ajoute que selon les dernières informations les nouveaux moteurs essence produisent plus de particules fines. Elles sont un nouvel enjeu, semble-t-il non repris dans les euronormes. Vu l'objectif de la qualité de l'air, il pourrait s'y loger un effet pervers. Qui sait si d'autres éléments non détectés dans l'essence sont également dommageables.

Mme Liesbeth Dhaene estime qu'il est important d'avoir un régime transitoire, même si elle pense qu'il y a lieu de mettre en place dès que possible les mesures contenues dans le rapport. Cependant, une base scientifique doit également emporter l'adhésion de la population. D'où l'importance d'une transition scientifiquement fondée plutôt qu'une transition politique non transparente et éventuellement discriminatoire.

En outre, il est clair qu'on doit vendre ses diesels rapidement. Il est exclu d'acheter une voiture électrique.

Mevrouw Cathy Macharis herhaalt dat de hybriden met veel autonomie geïsoleerd worden en dat het in dat geval verstandiger is om er elektrisch mee te rijden.

De heer Stefan Cornelis wenst dat er voldoende laadpalen, apps en sharing zouden zijn. CNG kent nu een evolutie naar groene CNG.

Momenteel heeft 51 % van de Brusselaars geen wagen. Hoeveel van de 22 % armste Brusselaars heeft geen wagen ? Hebben zij dan een vervuilende auto ?

Mevrouw Cathy Macharis denkt dat CNG en LNG een tussenfase zijn. Deze moet dan ook niet al te zeer gepromoot worden want dit veronderstelt een infrastructuur. Vandaar een gedeeltelijke vrijstelling.

Wie zijn auto inschrijft, hoeft zijn inkomen niet aan te geven. De gevraagde cijfers bestaan wellicht. Een studie werd verricht naar waar de wagens werden ingeschreven. Zo kan men het gevraagde inschatten. Het verband bestaat logischerwijze. Armere mensen kopen vaker oudere wagens of hebben er geen.

De heer Stefan Cornelis is van mening dat zij derhalve niet door de maatregelen zullen getroffen worden.

De heer David Weytsman herhaalt zijn vraag over de ultrafijne partikels.

Mevrouw Cathy Macharis antwoordt dat fijn stof verwerkt is in de euronorm. Ook ultrafijn stof (PN) is in de nieuwste tabellen van de euronormen (6) verwerkt.

De heer Arnaud Pinxteren voegt eraan toe dat de nieuwe benzinemotoren volgens de laatste gegevens meer fijne partikels produceren. Dat is een nieuwe uitdaging, waarmee de euronormen blijkbaar geen rekening houden. Gelet op de kwaliteit van de lucht, zou daar een averechts effect kunnen zijn. Misschien zijn andere bestanddelen van benzine die nog niet ontdekt zijn, eveneens schadelijk.

Mevrouw Liesbeth Dhaene vindt een overstapregeling belangrijk hoewel zij vindt dat wat het rapport bevat zo snel mogelijk moet worden uitgevoerd. Wel moet een wetenschappelijke basis ook een draagvlak vinden bij de bevolking. Vandaar het belang van een overgang die wetenschappelijk onderbouwd is eerder dan een politieke overgang die niet transparant en eventueel discriminerend zal zijn.

Verder is duidelijk dat men snel zijn diesels moet verkopen. Een elektrische auto kopen komt er niet van.

Où la recharger, en effet ? Ce n'est pas évident à Bruxelles. Les pouvoirs publics doivent faire un effort, et ce n'est pas mentionné dans le rapport, qui parle uniquement d'une exonération...

Mme Cathy Macharis ne nie pas l'importance de l'aspect social. Mais en autorisant des exceptions ou des délais dans l'introduction, on ralentirait et amoindrirait l'impact sur la qualité de vie à Bruxelles. On pourrait par exemple imaginer que la mesure ne s'applique qu'aux voitures neuves. Elle indique qu'il n'y a jamais eu un tel soutien pour une action en faveur de la qualité de l'air. Chaque semaine, des parents manifestent aux abords des écoles. C'est donc le moment idéal pour introduire cette mesure.

M. Marc Bourgeois pense qu'on peut tenir compte du soutien de multiples façons. On peut le faire via l'impôt des personnes physiques, à travers une réduction des additionnels. L'IPP est redistributif.

Mme Cathy Macharis utilise parfois une voiture électrique et elle trouve des bornes de recharge rapide dans les stations Total. Avenue du Port, par exemple. Mais il est clair qu'il faut encore plus d'infrastructures de recharge à Bruxelles, d'autant plus que (comparé aux deux autres Régions) Bruxelles compte moins de maisons avec garage. Une étude a été réalisée afin de déterminer les meilleurs emplacements.

M. Paul Delva demande combien de Bruxellois y gagnent ou y perdent par rapport à aujourd'hui, avec le système à court terme.

S'il n'y a pas de solution à long terme dans cinq ans, la proposition à court terme alimente-t-elle le budget bruxellois ou bien le creuse-t-elle ?

Une période transitoire assortie de corrections sociales pour la solution à court terme est possible en réduisant de moitié la première année pour les personnes propriétaires de certaines voitures. C'est une décision politique qui peut facilement se greffer sur la proposition.

Mme Cathy Macharis répond que si la mesure est efficace, il y aura effectivement, par définition, moins de recettes à long terme. Cependant, elle ne prévoit pas de conséquences budgétaires dramatiques, comme indiqué dans les calculs pour les cinq premières années.

On a pris cinq ans parce que le prélèvement kilométrique devrait être en place d'ici là. C'est un délai minimum eu égard à la sécurité juridique. S'ensuivra une évaluation, et un éventuel ajustement. À Oslo, en Norvège, la taxe d'immatriculation d'une voiture non électrique est très élevée.

Waar moet men deze immers opladen ? In Brussel is dit niet evident. Er dient een inspanning te komen van de overheid en dit wordt niet vermeld in het rapport dat het enkel over een vrijstelling heeft...

Mevrouw Cathy Macharis ontkent het belang van het sociaal aspect niet. Door uitzonderingen toe te staan of vertraging in de invoering toe te staan zou het effect op de leefbaarheid in Brussel echter vertragen en verzwakken. Men zou zich kunnen inbeelden bijvoorbeeld dat de maatregel enkel voor nieuwe auto's geldt. Zij geeft aan dat er nog nooit zo veel draagvlak geweest om iets te doen aan de luchtkwaliteit. Elke week zijn er betogingen van ouders aan scholen. Het is dan ook het ideaal moment om dit in te voeren.

De heer Marc Bourgeois denkt dat men op velerlei wijzen kan rekening houden met het draagvlak. Dit kan via de personenbelasting, via een vermindering van de opcentiemen. De personenbelasting is redistributief.

Mevrouw Cathy Macharis rijdt zelf soms rond met een elektrische wagen en vindt snelle oplaadpalen in Total-stations. In de Havenlaan bijvoorbeeld. Maar het is duidelijk dat er nog meer laadinfrastructuur nodig is in Brussel, temeer omdat er in Brussel minder huizen zijn met eigen garage (ten opzichte van de twee andere Gewesten). Een studie werd uitgevoerd om de optimale locaties te bepalen.

De heer Paul Delva vraagt hoeveel Brusselaars vergeleken met vandaag winnen of verliezen met het kortetermijnsysteem.

Als er binnen 5 jaar geen langetermijnoplossing komt, spijst het kortetermijnvoorstel dan de Brusselse begroting of slaat het een gat ?

Een overgangperiode met sociale correcties voor de korte termijnoplossing is mogelijk door het eerste jaar te halveren voor bepaalde personen die eigenaar zijn van bepaalde auto's. Dit is een politieke beslissing die zich makkelijk kan enten op het voorstel.

Mevrouw Cathy Macharis antwoordt dat als de maatregel effect heeft, er inderdaad sprake zal zijn van op termijn minder inkomsten, per definitie. Mevrouw Macharis voorspelt echter geen dramatische budgettaire gevolgen, zoals aangegeven in de berekeningen voor de eerste 5 jaar.

Vijf jaar werden weerhouden omdat tegen dan de kilometerheffing er zou moeten komen. Dit is een minimumtermijn omwille van de rechtszekerheid. Daarna volgt een evaluatie met een mogelijke aanpassing. In Oslo in Noorwegen betaalt men een zeer hoge registratietaks voor

On oriente donc énormément. Le tout assorti de mesures complémentaires telles qu'une bande de circulation séparée ou un stationnement gratuit. Là aussi, il a fallu ajuster ces mesures après un certain temps parce que ces bandes supplémentaires étaient congestionnées, mais on a compensé cela par autre chose.

M. Marc Bourgeois déclare que c'est la raison pour laquelle on a opté pour une exonération totale.

III. Interpellations faisant suite au débat

Dans le cadre de ce même débat, on pourra également se référer aux trois interpellations jointes développées en commission des Finances du lundi 11 juin 2018 :

- Interpellation de M. Vincent DE WOLF (F) à M. Guy VANHENGEL, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement, concernant « la réforme annoncée de la fiscalité automobile ».
- Interpellation jointe de M. Arnaud PINXTEREN (F) concernant « le rapport du groupe d'experts relatif à la réforme de la fiscalité automobile ».
- Interpellation jointe de M. Julien UYTTENDAELE (F) concernant « le rapport de la taskforce régionale sur la réforme environnementale de la fiscalité automobile ».

Cf. C.R.I.V. COM n° 124 (2017-2018).

IV Clôture des travaux

La commission décide de clôturer les travaux et de publier un rapport des discussions, moyennant l'approbation du Bureau.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur,

Julien UYTTENDAELE

Le Président,

Charles PICQUÉ

niet-elektrische wagens. Er wordt dus enorm gestuurd. Dit wordt aangevuld met bijkomende maatregelen zoals een apart baanvak of gratis parking. Ook daar heeft men na een tijd die maatregelen moeten aanpassen omdat er te veel congestie kwam op die extra baanvakken maar dat werd dan op een andere manier gecompenseerd.

De heer Marc Bourgeois zegt dat er daarom werd gekozen voor een volledige vrijstelling.

III. Interpellaties volgend op het debat

In het kader van dit debat, wordt eveneens verwezen naar de drie toegevoegde interpellaties behandeld in de commissie voor de Financiën van maandag 11 juni 2018 :

- Interpellatie van de heer Vincent DE WOLF (F) tot de heer Guy VANHENGEL, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Externe Betrekkingen en Ontwikkelingssamenwerking, betreffende « de aangekondigde hervorming van de autobelasting ».
- Toegevoegde interpellatie van de heer Arnaud PINXTEREN (F) betreffende « het rapport van de deskundigengroep over de hervorming van de autobelasting ».
- Toegevoegde interpellatie van de heer Julien UYTTENDAELE (F) betreffende « het rapport van de gewestelijke taskforce over de milieuhervorming van de autobelasting ».

Cf. C.R.I.V. COM n° 124 (2017-2018).

IV Afsluiting van de werkzaamheden

De commissie beslist de werkzaamheden af te sluiten en een verslag van de besprekingen te publiceren, mits goedkeuring van het Bureau.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur,

Julien UYTTENDAELE

De Voorzitter,

Charles PICQUÉ

Annexe			Bijlage		
Degré de remplacement des voitures			Vervangingsgraad van de wagens		
	Parc / Park	Croissance du parc / Aangroei van het park	Immatriculations véhicules neufs / Inschrijvingen nieuwe voertuigen	Véhicules sortis du parc / Voertuigen uit het park	Degré de remplacement / Vervangings- graad
31.12.85	3 278 765	-	-	-	-
31.12.86	3 360 289	81 524	395 039	313 515	79,36
31.12.87	3 457 402	97 113	406 239	309 126	76,09
31.12.88	3 573 344	115 942	427 172	311 230	72,86
31.12.89	3 697 353	124 009	439 756	315 747	71,80
31.12.90	3 833 294	135 941	475 506	339 565	71,41
31.12.91	3 928 906	95 612	462 125	366 513	79,31
31.12.92	4 029 032	100 126	466 195	366 069	78,52
31.12.93	4 098 702	69 670	375 409	305 739	81,44
31.12.94	4 174 811	76 109	387 348	311 239	80,35
31.12.95	4 239 051	64 240	358 868	294 628	82,10
31.12.96	4 307 704	68 653	397 359	328 706	82,72
31.12.97	4 373 123	65 419	396 240	330 821	83,49
31.12.98	4 458 010	84 887	452 129	367 242	81,23
31.12.99	4 547 236	89 226	489 621	400 395	81,78
31.12.00	4 628 949	81 713	515 204	433 491	84,14
31.12.01	4 684 504	55 555	488 683	433 128	88,63
31.12.02	4 724 856	40 352	467 569	427 217	91,37
31.12.03	4 793 271	68 415	458 796	390 381	85,09
31.12.04	4 837 365	44 094	484 757	440 663	90,90
31.12.05	4 878 333	40 968	480 088	439 120	91,47
31.12.06	4 944 494	66 161	526 141	459 980	87,43
31.12.07	5 019 720	75 226	524 795	449 569	85,67
31.12.08	5 086 756	67 036	535 947	468 911	87,49
31.12.09	5 160 256	73 500	476 194	402 694	84,57
31.12.10	5 279 110	118 854	547 347	428 493	78,29
31.12.11	5 359 014	79 904	572 211	492 307	86,04
31.12.12	5 392 909	33 895	486 737	452 842	93,04
31.12.13	5 439 295	46 386	486 065	439 679	90,46
31.12.14	5 511 080	71 785	482 939	411 154	85,14
31.12.15	5 587 415	76 335	501 066	424 731	84,77
31.12.16	5 669 764	82 349	539 519	457 170	84,74
31.12.17	5 735 280	65 516	546 558	481 042	88,01

Source – Bron: FEBIAC