

**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2023-2024

22 FEBRUARI 2024

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT****ONTWERP VAN ORDONNANTIE****betreffende de invoering van een tijdelijke
vermindering van de kilometerheffing
voor emissievrije voertuigen****Memorie van toelichting**

Deze ordonnantie voert een tijdelijke voorkeursregeling in voor emissievrije voertuigen in het licht van de nieuwe Europese wetgeving. De Richtlijnen 1999/62/EG en (EU) 2019/520 werden onlangs gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen.

Deze voorkeursregeling werd ontwikkeld in overleg met de andere gewesten. Zij is iets aantrekkelijker gemaakt dan in het oorspronkelijke voorontwerp van ordonnantie om rekening te houden met het advies van Brupartners. Met deze voorkeursregeling beoogt de Regering immers om de transitie van de vrachtvervoersector, die vandaag hoofdzakelijk nog met fossiele brandstoffen wordt aangedreven, naar emissievrij vervoer te ondersteunen. De tekst werd ook aangepast aan de opmerkingen van de Raad van State, door de impact van de nieuwe voorkeursregeling op het fiscaal statuut van de hybride voertuigen te preciseren.

Commentaar bij de artikelen*Artikel 1*

Dit artikel behoeft geen commentaar.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

22 FÉVRIER 2024

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE****PROJET D'ORDONNANCE****introduisant une réduction temporaire
du prélèvement kilométrique au profit
des véhicules à émission nulle****Exposé des motifs**

L'ordonnance commentée introduit un régime préférentiel temporaire pour les véhicules à émission nulle à la lumière de la nouvelle législation européenne. Les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 ont en effet été modifiées récemment par la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Ce régime préférentiel a été élaboré en concertation avec les autres régions. Il a été rendu légèrement plus attractif par rapport à celui prévu dans l'avant-projet initial afin de tenir compte de l'avis de Brupartners. Avec ce régime préférentiel, le Gouvernement entend en effet soutenir le secteur du transport par route de marchandises dans sa transition du moteur thermique vers le moteur à émission nulle. Le texte a également été adapté aux commentaires du Conseil d'État, en précisant l'impact du nouveau régime préférentiel sur le statut fiscal des véhicules hybrides.

Commentaire des articles*Article 1^{er}*

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Artikel 2

Dit artikel definieert het begrip emissievrij voertuig in overeenstemming met de Europese Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van wegeninfrastructuur aan voertuigen zoals gewijzigd door de Richtlijn 2022/362 van 24 februari 2022.

Artikel 3

Dit artikel voert een tijdelijke (tot en met 31 december 2029) voorkeursregeling in voor emissievrije voertuigen: enerzijds wordt voor deze voertuigen de externe-kostenheffing verlaagd tot nul en, anderzijds wordt het overige gedeelte van de heffing degressief verlaagd.

Deze wijzigingen worden doorgevoerd om het gebruik van emissievrije voertuigen verder te bevorderen en bij te dragen tot de klimaat- en energiedoelstellingen van de Europese Unie voor 2030, in afwachting van de invoering van de CO₂-heffingen.

Artikel 4

Dit artikel schaft de voorkeursregeling voor elektrische voertuigen af, gelet op de nieuwe voorkeursregeling voor emissievrije voertuigen en elektrische voertuigen behoren tot de emissievrije voertuigen.

Voor wat betreft “hybride voertuigen” die in aanmerking kwamen voor de oude voorkeursregeling voor elektrische voertuigen:

- als ze aan de uitstootgrenswaarde van artikel 3, lid 11, van de Verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad respecteren, worden ze beschouwd als emissievrije voertuigen;
- als ze deze grenswaarde overschrijden, dan zijn ze onderworpen aan de kilometerheffing volgens het tarief dat van toepassing is op hun EURO-emissienorm.

Artikel 5

Dit artikel bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze ordonnantie en aangezien de nieuwe voorkeursregeling die zij instelt slechts tijdelijk is, bepaalt zij ook de datum van buitenwerkingtreding.

Article 2

Cet article définit la notion de véhicule à émission nulle conformément à la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, telle que modifiée par la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022.

Article 3

Cet article introduit, un régime préférentiel temporaire (jusqu'au 31 décembre 2029) pour les véhicules à émission nulle: d'une part, la redevance pour coûts externes est ramenée à zéro et, d'autre part, la partie restante du prélèvement est dégressivement réduite.

Ces changements visent à promouvoir l'utilisation de véhicules à émission nulle et à contribuer aux objectifs de l'Union européenne en matière de climat et d'énergie pour 2030, en attendant l'introduction de péages basés sur le CO₂.

Article 4

Cet article supprime le régime préférentiel accordé aux véhicules électriques, vu le nouveau régime préférentiel accordé aux véhicules à émission nulle, étant donné que les véhicules électriques sont compris dans la notion de véhicule à émission nulle.

En ce qui concerne les «véhicules hybrides» qui bénéficiaient de l'ancien régime préférentiel accordé aux véhicules électriques:

- s'ils respectent la limite d'émission fixée à l'article 3 point 11) du Règlement (UE)2019/1242 du Parlement Européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, ils sont considérés comme des véhicules à émission nulle;
- s'ils ne respectent pas cette limite, alors ils sont soumis au prélèvement suivant le tarif applicable à leur norme d'émission EURO.

Article 5

Cet article détermine la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance commentée et, étant donné que le nouveau régime préférentiel qu'elle instaure n'est que temporaire, il en détermine aussi la date de fin.

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar
Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la
Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN HET ADVIES
VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**betreffende de invoering van een tijdelijke
vermindering van de kilometerheffing
voor emissievrije voertuigen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Financiën en Begroting,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Minister van Financiën is ermee belast bij het Parlement van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het ontwerp van ordonnantie in te dienen, waarvan de tekst hierna volgt:

*Artikel 1
Aangelegenheid*

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

*Artikel 2
Voorwerp*

Deze ordonnantie wijzigt de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet door invoering van een tijdelijke voorkeursregeling voor emissievrije voertuigen in het licht van de richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen.

*Artikel 3
Definitie*

Voor de toepassing van deze ordonnantie, wordt verstaan onder "Emissievrij voertuig": een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen, waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt en dat beantwoordt aan de voorwaarden als bepaald in artikel 3, punt 11, van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad in Richtlijn 96/53/EG van de Raad.

*Artikel 4
Vermindering*

Voor emissievrije voertuigen is de toeslag Ex zoals bepaald in de formule opgenomen in artikel 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

**introduisant une réduction temporaire
du prélèvement kilométrique au profit
des véhicules à émission nulle**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Finances et du Budget,

Après délibération,

ARRÊTE :

Le Ministre des Finances est chargé de présenter au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet d'ordonnance dont le texte suit:

*Article 1^{er}
Matière réglée*

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

*Article 2
Objet*

La présente ordonnance modifie l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, en introduisant un régime préférentiel temporaire pour les véhicules à émission nulle à la lumière de la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures.

*Article 3
Définition*

Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par «Véhicule à émission nulle»: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules prévu ou utilisé, soit partiellement, soit exclusivement, pour le transport par route de marchandises, et dont le poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes et qui répond aux conditions déterminées à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil.

*Article 4
Réduction*

Pour les véhicules à émission nulle, le supplément Ex tel que prévu dans la formule reprise à l'article 9 de l'ordonnance du 19 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Ca-

voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet, gelijk aan nul. Het overige gedeelte van de kilometerheffing zoals bepaald in het voornoemde artikel 9 wordt voor deze voertuigen verminderd met:

- 100% vanaf 1 juli 2024 tot en met 31 december 2024;
- 80% vanaf 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025;
- 60% vanaf 1 januari 2026 tot en met 31 december 2026;
- 40% vanaf 1 januari 2027 tot en met 31 december 2027;
- 20% vanaf 1 januari 2028 tot en met 31 december 2028.

Het tarief T_z van de kilometerheffing bedoeld in artikel 7 van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van een kilometerheffing voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet, wordt voor de emissievrije voertuigen vastgesteld volgens de volgende formule:

$$T_z = F \times (M \times (B_t + a \times X_A + b \times X_G) + c \times X_{En} + d \times X_{Et} + e \times X_{Ep} + f \times X_{Ex}),$$

waarbij:

M = een factor, die wordt toegepast voor de emissievrije voertuigen.

M is gelijk aan:

- 0 vanaf 1 juli 2024 tot en met 31 december 2024;
- 0,2 vanaf 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025;
- 0,4 vanaf 1 januari 2026 tot en met 31 december 2026;
- 0,6 vanaf 1 januari 2027 tot en met 31 december 2027;
- 0,8 vanaf 1 januari 2028 tot en met 31 december 2028.

Artikel 5
Opheffingsbepaling

In artikel 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet, wordt het laatste lid opgeheven.

Artikel 6
Inwerkingtreding

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 juli 2024.

Deze ordonnantie treedt buiten werking op 31 december 2028, met uitzondering van artikel 5.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President,

Rudi VERVOORT

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

pitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, est égal à zéro. La partie restante du prélèvement kilométrique telle que prévue à l'article 9 susmentionné est, pour ces véhicules, réduite de:

- 100 % à partir du 1^{er} juillet 2024 jusqu'au 31 décembre 2024;
- 80 % à partir du 1^{er} janvier 2025 jusqu'au 31 décembre 2025;
- 60 % à partir du 1^{er} janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2026;
- 40 % à partir du 1^{er} janvier 2027 jusqu'au 31 décembre 2027;
- 20 % à partir du 1^{er} janvier 2028 jusqu'au 31 décembre 2028.

Pour les véhicules à émission nulle, le tarif T_z , du prélèvement kilométrique visé à l'article 7 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, est déterminé selon la formule suivante:

$$T_z = F \times (M \times (B_t + a \times X_A + b \times X_G) + c \times X_{En} + d \times X_{Et} + e \times X_{Ep} + f \times X_{Ex}),$$

où

M = un facteur, qui est appliqué aux véhicules à émission nulle.

M est égal à:

- 0 du 1^{er} juillet 2024 au 31 décembre 2024;
- 0,2 du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025;
- 0,4 du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026;
- 0,6 du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027;
- 0,8 du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028.

Article 5
Disposition abrogatoire

À l'article 9 de l'ordonnance du 19 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, le dernier alinéa est abrogé.

Article 6
Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur au 1^{er} juillet 2024.

La présente ordonnance cesse d'être en vigueur au 31 décembre 2028, à l'exception de l'article 5.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Le Ministre-Président,

Rudi VERVOORT

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Op 15 december 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, de Promotie van Meertaligheid en van het Imago van Brussel verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van ordonnantie “betreffende de invoering van een tijdelijke vermindering van de kilometerheffing voor emissievrije voertuigen”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 29 januari 2024. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamer-voorzitter, Géraldine ROSOUX en Dimitri YERNAULT, staatsraden, Marianne DONY, assessor, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Ambre VASSART, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies (nr. 75.123/4), waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 29 januari 2024.

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten “op de Raad van State”, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,⁽¹⁾ de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. Artikel 2 bevat overwegingen die toelichtend en niet normatief van aard zijn. Dergelijke overwegingen horen niet thuis in het dispositief van een ordonnantie. Artikel 2 moet worden vervangen door een bepaling die stelt dat de voorliggende ordonnantie strekt tot gedeeltelijke omzetting van richtlijn (EU) 2022/362 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 “tot wijziging van de Richtlijnen 1999/62/EG, 1999/37/EG en (EU) 2019/520 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan voertuigen”. De commentaar bij de artikelen moet dienovereenkomstig worden aangepast.

2. De Franse tekst van de artikelen 4, eerste lid, en 5 moet de juiste datum vermelden van de ordonnantie van 29 juli 2015 “tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet”.

3.1. Bij artikel 5 wordt het laatste lid van artikel 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015 opgeheven. Het lid waarvan de opheffing aldus wordt beoogd, luidt als volgt:

“Voor de toepassing van dit artikel worden de elektrische voertuigen, zoals omschreven in artikel 3, 23°, beschouwd als behorend tot de EURO-emissieklasse EURO VI.”

In artikel 3, 23°, van de ordonnantie van 29 juli 2015 wordt een “elektrisch voertuig” gedefinieerd als “een motorvoertuig, zoals bedoeld in artikel 3, 17°, van deze ordonnantie, uitgerust met een aandrijving die

(1) Aangezien het om een voorontwerp van ordonnantie gaat, wordt onder «rechtsgrond» de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le 15 décembre 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique, de la Promotion du Multilinguisme et de l'Image de Bruxelles à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un avant-projet d'ordonnance «introduisant une réduction temporaire du prélèvement kilométrique au profit des véhicules à émission nulle».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 29 janvier 2024. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, Marianne DONY, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Ambre VASSART, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard BLERO.

L'avis (n° 75.123/4), dont le texte suit, a été donné le 29 janvier 2024.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o des lois «sur le Conseil d'État», coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet⁽¹⁾ la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. L'article 2 exprime des considérations de nature explicative et non normative. De telles considérations n'ont pas leur place dans le dispositif d'une ordonnance. L'article 2 sera remplacé par une disposition indiquant que l'ordonnance à l'examen transpose partiellement la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022 «modifiant les directives 1999/62/CE, 1999/37/CE et (UE) 2019/520 en ce qui concerne la taxation des véhicules pour l'utilisation de certaines infrastructures». Le commentaire des articles sera adapté en conséquence.

2. Aux articles 4, alinéa 1^{er}, et 5, dans la version française, la date de l'ordonnance du 29 juillet 2015 «introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette» sera corrigée.

3.1. L'article 5 abroge le dernier alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 29 juillet 2015. L'alinéa dont l'abrogation est ainsi envisagée prévoit:

«Pour l'application du présent article, les véhicules électriques, tels que définis à l'article 3, 23°, sont considérés comme appartenant à la classe d'émission EURO VI.»

L'article 3, 23°, de l'ordonnance du 29 juillet 2015 définit le «véhicule électrique» comme étant «un véhicule, tel que visé à l'article 3, 17°, de la présente ordonnance, à moteur équipé d'un système de propulsion

(1) S'agissant d'un avant-projet d'ordonnance, on entend par «fondement juridique» la conformité aux normes supérieures.

bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen”.

Die definitie lijkt niet enkel van toepassing te zijn op de uitsluitend elektrische voertuigen, maar lijkt eveneens te gelden voor alle “hybride” voertuigen, ongeacht hun CO₂-emissiescore.

In artikel 3 van het voorontwerp van ordonnantie wordt het begrip “Emissievrij voertuig” gedefinieerd door te verwijzen naar artikel 3, punt 11), van verordening (EU) 2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 “tot vaststelling van CO₂-emissionnormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van de Raad”, waarin een “emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig” wordt gedefinieerd als een “zwaar bedrijfsvoertuig zonder interne verbrandingsmotor, of met een interne verbrandingsmotor die minder dan 1 g CO₂/kWh uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 595/2009 en de uitvoeringsmaatregelen van die verordening of die minder dan 1 g CO₂/km uitstoot zoals bepaald overeenkomstig Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad [...] en de uitvoeringsmaatregelen daarvan”.

Het is dan ook de vraag of de opheffing van het laatste lid van artikel 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015 gerechtvaardigd is voor alle “elektrische voertuigen” in de zin van artikel 3, 23°, van de ordonnantie van 29 juli 2015, met inbegrip van alle “hybride” voertuigen die, zoals reeds is opgemerkt, onder de definitie lijken te vallen die in die laatste bepaling wordt gegeven.

3.2. Naar aanleiding van een vraag in dat verband heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Les textes préparés dans le cadre de la mesure parlent de “ZEV” c’est-à-dire de véhicules à zéro émission.

On utilise cette notion plus large que “véhicules électriques”, car – pour une législation tournée vers l’avenir – d’autres technologies, comme l’hydrogène, par exemple, doivent également être prises en compte.

Les HEV ou véhicules hybrides ne sont pas des véhicules à émissions nulles et ne sont pas non plus envisagés par la mesure à introduire.”

Op de vraag tot welke Euronorm-klasse de hybride voertuigen zullen behoren zodra het laatste lid van artikel 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015 is opgeheven, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“La classe de la norme Euro peut être trouvée (en particulier pour les véhicules récents, ce qui est normalement le cas des véhicules hybrides) sur le certificat d’immatriculation et le certificat de conformité.

C’est en partie pour cette raison (mais aussi en raison de la classe de poids) que, pour un calcul correct du prélèvement kilométrique, les documents de bord doivent être remis par le propriétaire du camion au prestataire de services.

C’est sur la base des informations contenues dans ces documents de bord que le montant correct de la taxe peut être calculé; la classe de la norme euro fait partie de cette formule de calcul.

Les véhicules zéro émission tombent dans le champ d’application de l’exception formulée dans la législation en projet.

En résumé:

- s’il s’agit d’un véhicule à émission nulle: réduction applicable (électrique, hydrogène) – informations à extraire des documents de bord ou des informations techniques appartenant au véhicule concerné (type de moteur)

comprenant au moins un convertisseur d’énergie sous la forme d’un moteur électrique non périphérique équipé d’un système de stockage de l’énergie électrique rechargeable à partir d’une source extérieure».

Cette définition ne semble pas être applicable aux seuls véhicules exclusivement électriques mais paraît inclure également l’ensemble des véhicules «hybrides», quelles que soient leurs performances en matière d’émission de CO₂.

L’article 3 de l’avant-projet d’ordonnance définit la notion de «Véhicule à émission nulle» par référence à l’article 3, point 11), du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 «établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil», qui définit le «véhicule utilitaire lourd à émission nulle» comme étant «un véhicule utilitaire lourd sans moteur à combustion interne ou équipé d’un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 et à ses mesures d’exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil [...] et à ses mesures d’exécution».

La question se pose alors de savoir si l’abrogation du dernier alinéa de l’article 9 de l’ordonnance du 29 juillet 2015 se justifie pour l’ensemble des «véhicules électriques» au sens de l’article 3, 23°, de l’ordonnance du 29 juillet 2015, y compris l’ensemble des véhicules «hybrides» qui, comme déjà observé, semblent inclus dans la définition prévue par cette dernière disposition.

3.2. Interrogé à ce propos, le délégué du Ministre a fourni la réponse suivante:

«Les textes préparés dans le cadre de la mesure parlent de «ZEV» c’est-à-dire de véhicules à zéro émission.

On utilise cette notion plus large que «véhicules électriques», car – pour une législation tournée vers l’avenir – d’autres technologies, comme l’hydrogène, par exemple, doivent également être prises en compte.

Les HEV ou véhicules hybrides ne sont pas des véhicules à émissions nulles et ne sont pas non plus envisagés par la mesure à introduire.»

Interrogé quant à savoir à quelle norme EURO appartiendront les véhicules hybrides une fois abrogé le dernier alinéa de l’article 9 de l’ordonnance du 29 juillet 2015, le délégué du Ministre a répondu:

«La classe de la norme Euro peut être trouvée (en particulier pour les véhicules récents, ce qui est normalement le cas des véhicules hybrides) sur le certificat d’immatriculation et le certificat de conformité.

C’est en partie pour cette raison (mais aussi en raison de la classe de poids) que, pour un calcul correct du prélèvement kilométrique, les documents de bord doivent être remis par le propriétaire du camion au prestataire de services.

C’est sur la base des informations contenues dans ces documents de bord que le montant correct de la taxe peut être calculé; la classe de la norme euro fait partie de cette formule de calcul.

Les véhicules zéro émission tombent dans le champ d’application de l’exception formulée dans la législation en projet.

En résumé:

- s’il s’agit d’un véhicule à émission nulle: réduction applicable (électrique, hydrogène) – informations à extraire des documents de bord ou des informations techniques appartenant au véhicule concerné (type de moteur)

- un véhicule hybride n'est pas un véhicule à émission nulle: il est donc soumis à la formule actuelle de calcul du prélèvement. Sur la base des informations figurant sur les documents de bord. (En termes de facteur d'émission – lié à Euronorm: $TZ = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP)$.)

3.3. Het staat aan de steller van het voorontwerp om zich ervan te vergewissen dat de "hybride" voertuigen die niet in het toepassingsgebied van het begrip "emissievrij voertuig" in de zin van artikel 3 van het voorontwerp vallen, aan een heffingsregeling onderworpen blijven niettegenstaande de opheffing van het laatste lid van artikel 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015.

4. Artikel 5 van het voorontwerp is een wijzigingsbepaling die uitgewerkt zal zijn op het ogenblik dat ze in werking treedt. De omstandigheid dat de ordonnantie op 31 december 2028 buiten werking zal treden, zal dus geen gevolgen hebben voor de opheffing waarin artikel 5 voorziet. Bijgevolg zijn in artikel 6, tweede lid, de woorden "met uitzondering van artikel 5" nutteloos en moeten ze worden weggelaten.

De Griffier,

Anne Catherine VAN GEERSDAELE

De Voorzitter,

Bernard BLERO

- un véhicule hybride n'est pas un véhicule à émission nulle: il est donc soumis à la formule actuelle de calcul du prélèvement. Sur la base des informations figurant sur les documents de bord. (En termes de facteur d'émission – lié à Euronorm: $TZ = F \times (BT + a \times A + b \times G + c \times EN + d \times ET + e \times EP)$.)

3.3. Il appartient à l'auteur de l'avant-projet de s'assurer que les véhicules «hybrides» qui n'entrent pas dans le champ d'application de la notion de véhicule à émission nulle au sens de l'article 3 de l'avant-projet demeurent soumis à un régime de prélèvement nonobstant l'abrogation du dernier alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 29 juillet 2015.

4. L'article 5 de l'avant-projet est une disposition modificative qui épuisera ses effets lors de son entrée en vigueur. La circonstance que l'ordonnance cessera d'être en vigueur le 31 décembre 2028 sera donc sans effet sur l'abrogation opérée par l'article 5. En conséquence, à l'article 6, alinéa 2, les mots «à l'exception de l'article 5» sont inutiles et seront omis.

Le Greffier,

Anne Catherine VAN GEERSDAELE

Le Président,

Bernard BLERO

ONTWERP VAN ORDONNANTIE**betreffende de invoering van
een tijdelijke vermindering
van de kilometerheffing voor
emissievrije voertuigen**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voordracht van de Minister van Financiën en
Begroting,

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Minister van Financiën is ermee belast bij het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement het ontwerp van
ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1
Aangelegenheid

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

Artikel 2
Definitie

Voor de toepassing van deze ordonnantie, wordt verstaan
onder “emissievrij voertuig”: een motorvoertuig of een
samenstel van voertuigen, bedoeld of gebruikt, al dan niet
uitsluitend, voor het vervoer over de weg van goederen,
waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan
3,5 ton bedraagt en dat beantwoordt aan de voorwaarden
als bepaald in artikel 3, punt 11, van verordening (EU)
2019/1242 van het Europees Parlement en de Raad van
20 juni 2019 tot vaststelling van CO₂-emissienormen voor
nieuwe zware bedrijfsvoertuigen en tot wijziging van Ver-
ordeningen (EG) nr. 595/2009 en (EU) 2018/956 van het
Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 96/53/EG van
de Raad.

Artikel 3
Vermindering

Voor emissievrije voertuigen is de toeslag Ex zoals
bepaald in de formule opgenomen in artikel 9 van de
ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilo-
meterheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor
zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van
goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet,
gelijk aan nul voor de periode vanaf 1 juli 2024 tot

PROJET D’ORDONNANCE**introduisant une réduction temporaire
du prélèvement kilométrique au
profit des véhicules à émission nulle**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Finances et du
Budget,

Après délibération,

ARRÊTE:

Le Ministre des Finances est chargé de présenter au
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale le projet
d’ordonnance dont la teneur suit:

Article 1^{er}
Matière réglée

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

Article 2
Définition

Pour l’application de la présente ordonnance, on entend
par «véhicule à émission nulle»: un véhicule à moteur ou
un ensemble de véhicules prévu ou utilisé, soit partiel-
lement, soit exclusivement, pour le transport par route
de marchandises, dont le poids total en charge autorisé
est de plus de 3,5 tonnes et qui répond aux conditions
déterminées à l’article 3, point 11), du règlement (UE)
2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du
20 juin 2019 établissant des normes de performance en
matière d’émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires
lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009
et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et
la directive 96/53/CE du Conseil.

Article 3
Réduction

Pour les véhicules à émission nulle, le supplément Ex
tel que prévu dans la formule reprise à l’article 9 de l’or-
donnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement
kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les
poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route
de marchandises, en remplacement de l’Eurovignette,
est égal à zéro pour la période du 1^{er} juillet 2024 au

31 december 2029. Het overige gedeelte van de kilometerheffing zoals bepaald in het voornoemde artikel 9 wordt voor deze voertuigen verminderd met:

- 1° 100% vanaf 1 juli 2024 tot en met 31 december 2025;
- 2° 80% vanaf 1 januari 2026 tot en met 31 december 2026;
- 3° 60% vanaf 1 januari 2027 tot en met 31 december 2027;
- 4° 40% vanaf 1 januari 2028 tot en met 31 december 2028;
- 5° 20% vanaf 1 januari 2029 tot en met 31 december 2029.

Artikel 4
Opheffingsbepaling

In artikel 9 van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet, wordt het laatste lid opgeheven.

Artikel 5
In- en buitenwerkingtreding

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 juli 2024.

Deze ordonnantie treedt buiten werking op 31 december 2029.

Brussel, 22 februari 2024.

De Minister-President,

Rudi VERVOORT

De Minister belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en de Promotie van Meertaligheid,

Sven GATZ

31 décembre 2029. La partie restante du prélèvement kilométrique telle que prévue à l'article 9 susmentionné est, pour ces véhicules, réduite de:

- 1° 100 % à partir du 1^{er} juillet 2024 jusqu'au 31 décembre 2025;
- 2° 80 % à partir du 1^{er} janvier 2026 jusqu'au 31 décembre 2026;
- 3° 60 % à partir du 1^{er} janvier 2027 jusqu'au 31 décembre 2027;
- 4° 40 % à partir du 1^{er} janvier 2028 jusqu'au 31 décembre 2028;
- 5° 20 % à partir du 1^{er} janvier 2029 jusqu'au 31 décembre 2029.

Article 4
Disposition abrogatoire

À l'article 9 de l'ordonnance du 29 juillet 2015 introduisant un prélèvement kilométrique en Région de Bruxelles-Capitale sur les poids lourds prévus ou utilisés pour le transport par route de marchandises, en remplacement de l'Eurovignette, le dernier alinéa est abrogé.

Article 5
Entrée et fin de vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur au 1^{er} juillet 2024.

La présente ordonnance cesse d'être en vigueur au 31 décembre 2029.

Bruxelles, le 22 février 2024.

Le Ministre-Président,

Rudi VERVOORT

Le Ministre chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et de la Promotion du Multilinguisme,

Sven GATZ