



GEWONE ZITTING 2023-2024

11 MAART 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Financiën en de Algemene Zaken

door de heer Emmanuel DE BOCK (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: Mevr. Nadia El Yousfi, de heren Marc-Jean Ghyssele, Rachid Madrane, mevr. Latifa Aït Baala, mevr. Clémentine Barzin, mevr. Marie Lecocq, de heer John Pitseys, mevr. Laurence Willemse, de heren Emmanuel De Bock, Juan Benjumea Moreno, mevr. Cielkje Van Achter, de heer Guy Vanhengel..

Plaatsvervanger: mevr. Joëlle Maison.

Andere leden: Mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Christophe Magdalijns.

Zie:

Stuk van het parlement:

A-842/1 – 2023/2024: Ontwerp van ordonnantie

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

11 MARS 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**

RAPPORT

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

par M. Emmanuel DE BOCK (F)

Ont participé aux travaux de la commission:

Membres effectifs: Mme Nadia El Yousfi, MM. Marc-Jean Ghyssele, Rachid Madrane, Mmes Latifa Aït Baala, Clémentine Barzin, Mme Marie Lecocq, M. John Pitseys, Mme Laurence Willemse, MM. Emmanuel De Bock, Juan Benjumea Moreno, Mme Cielkje Van Achter, M. Guy Vanhengel..

Membre suppléant: Mme Joëlle Maison.

Autres membres: Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Christophe Magdalijns.

Voir :

Document du Parlement :

A-842/1 – 2023/2024: Projet d'ordonnance

I. Inleidende uiteenzetting van Minister Sven Gatz

Minister Sven Gatz heeft voor de commissieleden de volgende inleidende uiteenzetting gehouden:

“Mijnheer de voorzitter,
Geachte commissieleden,

Het ontwerp van ordonnantie dat vandaag voorligt voorziet in een tijdelijke gunstmaatregel voor emissievrije voertuigen op het vlak van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Een emissievrij voertuig is een voertuig dat weinig of zeer weinig CO₂ uitstoot. Het moet daarvoor voldoen aan specifieke voorwaarden vastgelegd in Europese wetgeving. Concreet moet het gaan om een zwaar bedrijfsvoertuig dat geen interne verbrandingsmotor heeft, of als het wel een interne verbrandingsmotor heeft, dat deze motor minder dan 1g CO₂/km uitstoot.

Meer bepaald wordt voor emissievrije vrachtwagens de toeslag voor externe kosten (het gedeelte van de heffing dat gerelateerd is aan de kosten veroorzaakt door luchtverontreiniging en geluidshinder) verlaagd tot nul en wordt het overige gedeelte van de heffing tijdelijk en degressief verlaagd over een periode van vijf en half jaar (100 % vrijstelling tot eind 2025, die dan elk jaar continu met 20 % vermindert).

Brupartners relativeerde de impact van de maatregel (het gaat inderdaad om geen grote bedragen), maar moest erkennen dat dit de transportsector, die vandaag hoofdzakelijk nog met fossiele brandstoffen wordt aangedreven, zal aanmoedigen om over te schakelen naar emissievrij vervoer.

De tekst werd ook aangepast aan de opmerkingen van de Raad van State, door onder meer de impact van de nieuwe voorkeursregeling op het fiscaal statuut van hybride voertuigen te preciseren. Het is eigenlijk vrij simpel, hybride vrachtwagens die de Europese grenswaarde voor emissievrije voertuigen niet overschrijden, zullen kunnen genieten van de voorkeursregeling; als ze echter deze grenswaarde overschrijden, dan blijven ze onderworpen aan de kilometerheffing volgens het tarief dat van toepassing is op hun euronormen.

Ik wens jullie ook een amendement van de regering voor te leggen dat voorziet in een volledige vrijstelling van kilometerheffing voor emissievrije vrachtwagens tot en met 4,25 ton. Ook het Vlaams Gewest heeft dergelijke vrijstelling ingevoerd tot eind 2029 tot verdere aanmoediging van het gebruik van emissievrije voertuigen.

Ik vraag u heden dan ook dit ontwerp van ordonnantie, inclusief het amendement van de regering, dat de transitie van het goederenvervoer over de weg naar emissievrij transport ondersteunt, te willen goedkeuren.”.

I. Exposé introductif du ministre Sven Gatz

Le ministre Sven Gatz a tenu devant les membres de la commission l'exposé introductif suivant :

«Monsieur le Président,
Chers Membres de la Commission,

Le projet d'ordonnance qui vous est soumis aujourd'hui prévoit un régime préférentiel temporaire pour les véhicules à émission nulle au niveau du prélèvement kilométrique pour poids lourds.

Un véhicule à émission nulle est un véhicule qui émet peu ou très peu de CO₂. Pour ce faire, il doit répondre à des conditions spécifiques fixées par la législation européenne. Concrètement, il doit s'agir d'un véhicule utilitaire lourd dépourvu de moteur à combustion interne ou, s'il en a un, que ce moteur émette moins de 1g de CO₂/km.

Plus précisément, pour les poids lourds zéro émission, le supplément dû pour coûts externes (la partie du prélèvement liée aux coûts causés par la pollution de l'air et les nuisances sonores) est ramenée à zéro et la partie restante du prélèvement est temporairement et dégressivement réduite sur une période de cinq ans et demi (exonération à 100 % jusque fin 2025, qui ensuite est continuellement réduite de 20 % chaque année).

Brupartners a relativisé l'impact de la mesure (en effet, les sommes en jeu ne sont pas importantes), tout en reconnaissant qu'elle encouragera le secteur des transports, qui aujourd'hui utilise principalement des combustibles fossiles, à passer à des transports à zéro émission.

Enfin, le texte a été adapté aux commentaires du Conseil d'État, en précisant notamment l'impact du nouveau régime préférentiel au statut fiscal des véhicules hybrides. En soi, c'est assez simple: les poids lourds hybrides qui respectent la limite d'émission européenne pourront bénéficier du régime préférentiel; mais s'ils ne respectent pas cette limite, alors ils restent soumis au prélèvement kilométrique suivant le tarif applicable à leur norme d'émission EURO.

Je souhaite également vous soumettre un amendement du gouvernement prévoyant une exonération totale du prélèvement kilométriques pour les poids lourds zéro émission avec un poids total jusqu'à 4,25 tonnes. La région flamande a également introduit une telle exemption jusque fin 2029 afin d'encourager davantage l'utilisation de véhicules sans émissions.

Je vous demande donc de bien vouloir approuver ce projet d'ordonnance (y compris ledit amendement du gouvernement) qui vise à soutenir le secteur du transport par route de marchandises dans sa transition du moteur thermique vers le moteur à émission nulle.».

II. Algemene bespreking

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is blij dat de overstap van vrachtwagens op milieuvriendelijkere motoren wordt aangemoedigd, en zeker omdat de tekst voorziet in de toekomstige vrijstelling van alle emissievrije voertuigen, niet alleen elektrische voertuigen. Dat is uitstekend nieuws, want die bepaling geeft de aanzet tot het beginsel van technologieneutraliteit, dat de MR al lang verdedigt, met name in de context van de afschaffing van verbrandingsmotoren waartoe de huidige gewestregering heeft beslist. Europa heeft onlangs het roer omgegooid voor de verkoop van emissievrije voertuigen, wat zeer positief is. Het is dan ook logisch dat België deze lijn volgt wat alternatieve brandstoffen betreft en voor geen enkele innovatie de deur sluit. De MR heeft overigens opgemerkt dat, in tegenstelling tot het stappenplan van de regering over het uitfasen van verbrandingsmotoren tegen 2035, de MIVB zich in haar nieuwe beheersovereenkomst het recht heeft voorbehouden om bij te dragen aan testfasen en de opvolging ervan op het gebied van waterstof, batterijen of om het even welke andere innovatieve technologie, wat eens te meer de keuze voor technologieneutraliteit illustreert en niet de verdediging van louter de elektrische technologie.

Volgens de spreekster is het ook positief dat deze maatregel het hele land aanbelangt, in tegenstelling tot de strategie voor de afschaffing van verbrandingsmotoren, waartoe Brussel eenzijdig heeft beslist. Het Waals Gewest heeft bijvoorbeeld enkele miljoenen euro's geïnvesteerd in de ondersteuning van de uitrol van infrastructuur voor voertuigen op CNG, terwijl Brussel die heeft verboden, evenals biobrandstoffen, hybrides en andere alternatieve brandstoffen. Dat is volkomen contraproductief en remt de ontwikkeling af van alternatieven voor verbrandingsmotoren.

De volksvertegenwoordigster vestigt de aandacht op drie punten: ten eerste, de impact van deze vrijstelling op de inkomsten van Viapass, en dus op de gewesten. Is er al een schatting gemaakt? Wat zou de impact zijn voor Brussel?

Ten tweede moeten de Brusselse strategie en het bijbehorende regelgevende kader natuurlijk worden aangepast om de snelle uitrol van oplaadinfrastructuur mogelijk te maken, die niet langer alleen gericht is op elektrische voertuigen, zo niet is dit ontwerp van ordonnantie zinloos.

Ten derde is de beschikbaarheid van motoren voor vrachtwagens die op elektriciteit of alternatieve brandstoffen draaien nog steeds erg laag en zijn de kosten vaak hoog. Verscheidene spelers hebben uitzonderingen gevraagd voor dit type voertuig: ACV-CSC, Confederatie Bouw, DBDMH, Comeos (voor koelwagens), MIVB ... Dit zou de vorm kunnen aannemen van een dagvrijstelling voor dringende opdrachten of een vrijstelling voor de duur van werken, die wordt opgenomen in de werfmelding. Heeft de regering iets beslist om aan deze verschillende vragen tegemoet te komen?

II. Discussion générale

Mme Anne-Charlotte d'Ursel se réjouit que la transition des poids lourds vers des moteurs plus respectueux de l'environnement soit encouragée. D'autant plus que le texte prévoit d'exempter à l'avenir l'ensemble des véhicules à émissions nulles et plus seulement les véhicules électriques. C'est une excellente nouvelle car cette disposition amorce le principe de neutralité technologique que le MR défend depuis longtemps, notamment dans le contexte de la sortie des moteurs thermiques décidée par le Gouvernement régional actuel. L'Europe a fait récemment marche arrière sur la vente de véhicules à émissions nulles, ce qui est très positif, il est donc logique que la Belgique s'inscrive dans le cadre de cette ligne de conduite à l'égard des carburants alternatifs et ne ferme la porte à aucune innovation. Le MR a d'ailleurs remarqué qu'à l'opposé de la feuille de route du Gouvernement sur la sortie des moteurs thermiques à l'horizon 2035, la STIB se réservait le droit, dans son nouveau contrat de gestion, de contribuer à des phases pilotes et à leur suivi à propos de l'hydrogène, pile ou toute autre technologie innovante, ce qui illustre encore une fois la défense de la neutralité technologique et non la défense d'une seule technologie: la technologie électrique.

Pour l'intervenante, il est également positif que cette mesure concerne l'ensemble du pays, au contraire de la stratégie de sortie du thermique décidée unilatéralement par Bruxelles. À titre d'exemple, la Région Wallonne a investi plusieurs millions d'euros dans le soutien au déploiement des infrastructures pour véhicules CNG alors que Bruxelles les interdisait, tout comme les biocarburants, les hybrides ou autres carburants alternatifs. C'est totalement anti-productif et constitue un frein au développement d'alternatives aux moteurs thermiques.

La députée souligne trois points d'attention: premièrement, l'impact de cette exemption sur les recettes de VIAPASS, et donc sur les Régions. Est-ce qu'une estimation a déjà été réalisée? Comment Bruxelles serait impactée?

Deuxièmement, il faut naturellement adapter la stratégie bruxelloise et son cadre réglementaire pour permettre le déploiement rapide d'infrastructures de recharges plus seulement concentrées sur l'électrique, sans quoi le présent projet d'ordonnance est sans objet.

Troisièmement, la disponibilité, pour les camions, de moteurs fonctionnant à l'électricité ou avec des carburants alternatifs est encore très faible et leur coût est souvent élevé. Plusieurs acteurs ont demandé des dérogations pour ce type de véhicules: ACV-CSC, Confédération Construction, SIAMU, COMEOS (pour les véhicules avec groupes froids), STIB... Cela pourrait prendre la forme d'une dérogation journalière pour les interventions d'urgence ou d'une dérogation le temps d'un chantier, intégrée à la déclaration de chantier. Est-ce que quelque chose a été décidé au sein du Gouvernement pour rencontrer ces différentes demandes?

Mevrouw Joëlle Maison zegt dat haar fractie dit ontwerp van ordonnantie steunt, dat de sector van het goederenvervoer over de weg helpt bij de overschakeling van verbrandingsmotoren op emissievrije motoren.

Tot grote tevredenheid van de DÉFI-fractie voert deze tekst een tijdelijke voorkeursregeling in voor emissievrije vrachtwagens, die zal gelden van 1 juli 2024 tot 31 december 2029.

Concreet zullen emissievrije voertuigen een aanzienlijke verlaging van de kilometerheffing genieten. Enerzijds wordt de externe kostenheffing tot nul herleid en anderzijds wordt het overige gedeelte van de voorheffing degressief verlaagd, een verlaging die van jaar tot jaar afneemt. In principe kan deze tijdelijke voorkeursregeling worden toegepast op alle emissievrije voertuigen, dus voornamelijk op elektrische voertuigen.

In de toekomst kan deze voordelige regeling ook worden toegepast op andere vrachtwagens met nieuwe soorten motoren, zoals voertuigen op waterstof.

Samenvattend verwelkomt DÉFI de invoering van dit tijdelijke belastingvoordeel voor emissievrije vrachtwagens, omdat dergelijke maatregelen het gebruik van emissievrije voertuigen in de sector van het goederenvervoer over de weg bevorderen en bijdragen aan het bereiken van de ambitieuze klimaat- en energiedoelstellingen die de Europese Unie voor 2030 heeft vastgesteld, in afwachting van de invoering van CO₂-heffingen.

De heer Juan Benjumea Moreno is blij met deze tekst, die de sector van het vrachtvervoer zal helpen vergroenen. Er zijn nog veel inspanningen te leveren om de aanschaf van niet-thermische voertuigen betaalbaarder te maken. Vlaanderen en Wallonië hebben vergelijkbare maatregelen genomen of zullen dat doen. De volksvertegenwoordiger pleit voor een kilometerheffing voor alle voertuigen, niet alleen vrachtwagens: sinds de invoering van deze kilometerheffing voor vrachtwagens, hebben transportbedrijven immers hun grote vrachtwagens vervangen door kleinere voertuigen, die aan de heffing ontsnappen. De volgende stap zou zijn om een kilometerheffing in te voeren, niet alleen voor personenwagens, maar ook voor kleinere vrachtvoertuigen. We moeten voertuigen met een lage uitstoot fiscaal stimuleren. Daarom zal de Groenfractie dit ontwerp van ordonnantie, dat voor het einde van deze zittingsperiode in werking zou moeten treden, met enthousiasme steunen.

Minister Sven Gatz antwoordt op de vraag van mevrouw d'Ursel over het aantal elektrische voertuigen waarop de nieuwe regels van toepassing zijn. Op dit moment gaat het slechts om 42 voertuigen. De impact op de financiën van het gewest zou dus slechts een jaarlijks verlies van 10.000 euro zijn. Dit is een fiscale hefboom die bedoeld is om de transitie te stimuleren: na twee of drie jaar zal moeten worden bekeken of dit bedrag hoger wordt en of de markt kan helpen om de transitie sneller te laten verlopen.

Mme Joëlle Maison déclare que son groupe soutient ce projet d'ordonnance qui permet de soutenir le secteur du transport par route de marchandises en l'aidant à opérer une transition du moteur thermique vers le moteur à émission nulle.

À la grande satisfaction du groupe DÉFI, on introduit par ce texte un régime préférentiel temporaire au bénéfice des poids lourds à émission nulle, qui sera d'application durant la période s'étendant du 1er juillet 2024 au 31 décembre 2029.

Concrètement, les véhicules à émission nulle pourront bénéficier d'une baisse significative du prélèvement kilométrique. D'une part, la redevance pour coûts externes sera ramenée à zéro, et d'autre part, la partie restante du prélèvement fera l'objet d'une réduction dégressive, réduction dont l'ampleur diminuera année après année. En principe, ce régime préférentiel temporaire pourra être appliqué à l'ensemble des véhicules à émission nulle, à savoir principalement les véhicules électriques.

À l'avenir, ce régime avantageux pourrait également être appliqué à d'autres poids lourds dotés de motorisations d'un nouveau type tels que les véhicules roulant à l'hydrogène.

En conclusion, DÉFI se réjouit de l'instauration de cet avantage fiscal temporaire au bénéfice des poids lourds à émission nulle, car de telles mesures permettent de promouvoir l'utilisation de véhicules à émission nulle dans le secteur du transport par route de marchandises et contribuent à la réalisation des objectifs ambitieux fixés par l'Union Européenne en matière de climat et d'énergie pour 2030 en attendant l'introduction de péages basés sur le CO₂.

M. Juan Benjumea Moreno se réjouit de ce texte, qui va contribuer à rendre plus vert le secteur du transport de marchandises. Il y aura encore des efforts à fournir pour rendre plus abordable l'acquisition de véhicules non thermiques. La Flandre et la Wallonie ont pris ou devraient prendre des mesures similaires. Le député plaide pour une taxe kilométrique touchant tous les véhicules, et non seulement les camions: on a en effet remarqué que depuis l'instauration de cette taxe kilométrique pour camions, les sociétés de transport ont remplacé leurs grands camions par de plus petits véhicules échappant à la taxe. La prochaine étape serait l'instauration d'une taxe kilométrique non seulement sur les véhicules personnels, mais aussi sur les véhicules de transport d'un plus petit tonnage. Il faut encourager fiscalement les véhicules à basse émission. C'est pourquoi le groupe Groen soutiendra avec enthousiasme ce projet d'ordonnance, qui devrait entrer en vigueur avant la fin de cette législature.

Le ministre Sven Gatz répond à la question de Mme d'Ursel sur le nombre de véhicules électriques concernés par cette nouvelle réglementation. Pour le moment, il ne s'agit que de 42 véhicules concernés. L'impact sur les finances régionales ne serait donc que de 10.000 euros de déficit annuel. Il s'agit ici d'un levier fiscal destiné à encourager la transition: il faudra évaluer, après deux ou trois ans de fonctionnement, si ce montant devient trop élevé, et si, par ailleurs, le marché pourra aider plus rapidement à effectuer cette transition.

Op een bijkomende vraag van mevrouw d'Ursel tot welke sectoren deze 42 voertuigen behoren en om welk type alternatieve motorisering het gaat, antwoordt de minister dat hij een gedetailleerder antwoord zal geven in bijlage bij het verslag.

III. Bespreking van de artikelen en stemmingen

Artikelen 1 en 2

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 en 2 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 3

Amendement nr. 1

De minister stelt zijn amendement, dat geen enkel commentaar uitlokt, voor en verantwoordt het.

Stemmingen

Amendement nr. 1, alsook artikel 3, aldus geamendeerd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikelen 4 en 5

Deze artikelen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Artikelen 4 en 5 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel van het ontwerp van ordonnantie

Het geheel van het ontwerp van ordonnantie, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

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

De rapporteur

Emmanuel DE BOCK

De voorzitter

Rachid MADRANE

À la question complémentaire de Mme Anne-Charlotte d'Ursel demandant de quels secteurs relèvent ces 42 véhicules, et de quel type de motorisation alternative il s'agit, le ministre répond qu'il fournira une réponse plus détaillée en annexe au rapport.

III. Discussion des articles et votes

Articles 1^{er} et 2

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 1^{er} et 2 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 3

Amendement n° 1

Le ministre présente et justifie son amendement, qui ne suscite aucun commentaire.

Votes

L'amendement n° 1, ainsi que l'article 3, tel qu'amendé, sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Articles 4 et 5

Ces articles ne suscitent aucun commentaire.

Votes

Les articles 4 et 5 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble du projet d'ordonnance

L'ensemble du projet d'ordonnance, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

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

Le Rapporteur

Emmanuel DE BOCK

Le Président

Rachid MADRANE

V. Tekst aangenomen door de commissie

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 geheel 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 en Richtlijn 96/53/EG van de Raad.

Artikel 3 Vermindering

Emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht (MTT) lager dan of gelijk aan 4,25 ton zijn vanaf 1 januari 2024 tot en met 31 december 2029 vrijgesteld van de verplichting om de kilometerheffing te betalen.

Voor de overige 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 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 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.

V. Texte adopté par la commission

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 partiellement, 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

Les véhicules à émission nulle avec un poids total en charge autorisé jusqu'à 4,25 tonnes sont exonérés de l'obligation de payer le prélèvement kilométrique, pour la période du 1^{er} juillet 2024 au 31 décembre 2029.

Pour les autres véhicules à émission nulle, le supplément Ex tel que prévu dans la formule reprise 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, est égal à zéro pour la période du 1^{er} juillet 2024 au 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.

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.

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.

VI. Amendement

NR. 1 (van de regering)

Artikel 3

In artikel 3, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1° vóór het eerste lid een nieuw lid toevoegen, luidend als volgt:

“Emissievrije voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht (MTT) lager dan of gelijk aan 4,25 ton zijn vanaf 1 januari 2024 tot en met 31 december 2029 vrijgesteld van de verplichting om de kilometerheffing te betalen.”.

2° in het vroegere eerste lid, dat het tweede lid wordt, de woorden “de overige” tussen de woorden “Voor” en de woorden “emissievrije voertuigen” invoegen.

Verantwoording

Dit amendement wordt ingediend om het tarief van de kilometerheffing voor emissievrije vrachtwagens tot en met 4,25 ton volledig vrij te stellen van de verplichting om de kilometerheffing te betalen.

Dit amendement beoogt de voorkeursregeling voor emissievrije voertuigen beter in overeenstemming te brengen met die van de andere gewesten, om de goede werking van het systeem tussen gewesten te vrijwaren.

Met dit amendement zal het gebruik van emissievrije voertuigen nog sterker worden aangemoedigd.

VI. Amendement

N° 1 (du Gouvernement)

Article 3

À l'article 3, apporter les modifications suivantes :

1° insérer, avant l'alinéa 1er, un nouvel alinéa rédigé comme suit:

«Les véhicules à émission nulle avec un poids total en charge autorisé jusqu'à 4,25 tonnes sont exonérés de l'obligation de payer le prélèvement kilométrique, pour la période du 1er juillet 2024 au 31 décembre 2029.».

2° à l'alinéa 1er ancien, devenu l'alinéa 2, insérer le mot «autres» entre les mots «Pour les» et les mots «véhicules à émission nulle».

Justification

Cet amendement prévoit une exonération totale du paiement du prélèvement kilométrique pour les véhicules à émission nulle dont le poids total en charge autorisé ne dépasse pas 4,25 tonnes.

Cet amendement vise à mieux aligner le régime préférentiel pour les véhicules à émission nulle avec ceux des autres régions en vue d'un fonctionnement efficace du système entre régions.

Avec cet amendement, l'utilisation de véhicules à émission nulle est encore plus fortement encouragée.