

*Voorzitterschap: de heer Charles Picqué, voorzitter.
Présidence : M. Charles Picqué, président.*

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van de heer Van Damme.

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER JEF VAN DAMME

AAN DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, EXTERNE BETREKKINGEN EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING,

betreffende "de belasting op de inverkeerstelling".

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- In 2002 werden naar aanleiding van de vijfde staats hervorming de bevoegdheden van de gewesten uitgebreid met onder meer de belasting op de inverkeerstelling. Het Vlaams Gewest heeft ondertussen een eigen, nieuwe regeling uitgewerkt en staat sinds 2012 zelf in voor de inning van de belasting. Voor het Brussels Gewest gebeurt dat nog altijd door de federale overheid.

De kwestie wordt door de Brusselse beleidsverantwoordelijken begrijpelijkerwijs telkens weer op de lange baan geschoven, omdat ze moeten streven naar een evenwicht tussen luchtkwaliteit, klimaat, budgettaire neutraliteit en sociale impact. Bovendien moeten ze tot een akkoord komen met de andere gewesten om fiscale concurrentie ten opzichte van leasingbedrijven te vermijden.

In het verleden gaf de regering de VUB de opdracht om daar een studie aan te wijden, maar het is me niet duidelijk wat er uiteindelijk met die studie gebeurd is. Het regeerakkoord maakt er in

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de M. Van Damme.

QUESTION ORALE DE M. JEF VAN DAMME

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 taxe de mise en circulation".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *En 2002, à l'occasion de la cinquième réforme de l'État, les Régions ont vu leurs compétences élargies à la taxe de mise en circulation. Entre-temps, la Région flamande a élaboré sa propre réglementation et se charge de la perception de la taxe. Pour la Région bruxelloise, c'est toujours l'autorité fédérale qui s'en charge.*

La question a été systématiquement repoussée par les responsables politiques bruxellois, ceux-ci devant veiller à un équilibre entre qualité de l'air, climat, neutralité budgétaire et impact social. De plus, ils doivent trouver un accord avec les autres Régions afin d'éviter toute concurrence fiscale par rapport aux sociétés de leasing.

Par le passé, la VUB avait été chargée de mener une étude sur le sujet, mais j'ignore ce qu'il en est advenu.

Le gouvernement a-t-il déjà discuté de la réforme de la taxe de mise en circulation ? A-t-il des plans concrets pour cette législature ? Le ministre peut-

elk geval geen melding van.

Heeft de regering de hervorming van de belasting op de inverkeerstelling al besproken? Heeft ze concrete plannen voor deze legislatuur? Kan de minister zeggen hoe de nieuwe regeling eruit zal zien?

Wat heeft de VUB-studie opgeleverd? Kan ze, na een eventuele update, nog als basis dienen voor de hervorming?

Vond er naar aanleiding van de hervorming van de Vlaamse belasting op de inverkeerstelling overleg plaats tussen het Vlaams, het Waals en het Brussels Gewest?

De voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister.- Dankzij de mondelinge vraag van de heer Van Damme kan ik een aantal verduidelijkingen geven over een dossier dat ons allemaal interesseert.

Momenteel wordt er noch in de belasting op de inverkeerstelling (BIV) noch in de jaarlijkse verkeersbelasting rekening gehouden met de milieuprestaties van het voertuig in kwestie. Door de belastingen te hervormen en te berekenen in functie van de uitstoot van verontreinigende stoffen, kan men de aankoopbeslissing beïnvloeden en gebruikers ertoe aanzetten minder vervuilende wagens te kopen.

Daar is niets op tegen, wel in het integendeel, maar men moet beseffen dat de gewestelijke verkeersbelastingen, ofschoon zij reeds voldoende hoog zijn, slechts een beperkt aandeel vertegenwoordigen in de totale kostprijs van een wagen. Het zijn de prijs en de korting die men uit de brand kan slepen die bepalen welke wagen men koopt. Zij die momenteel de stands op het autosalon bemannen, kunnen dat wellicht bevestigen. Verder zal de rationele koper ook kijken naar verbruik en onderhoudskosten, en indien het om een tweedehandswagen gaat, naar de staat van het voertuig en de gebeurlijke herstellingskosten.

Om al enige impact op het aankoopgedrag te kunnen hebben, moeten de BIV en de jaarlijkse verkeersbelasting alleszins gelijktijdig worden

il nous dire à quoi ressemblera la nouvelle réglementation ?

Quels sont les résultats de l'étude de la VUB ? Peut-elle encore servir de base à la réforme, moyennant une éventuelle mise à jour ?

Y a-t-il eu une concertation entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région bruxelloise dans le cadre de la réforme de la taxe de mise en circulation flamande ?

M. le président.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *Actuellement, la taxe de mise en circulation (TMC) et la taxe annuelle de circulation ne tiennent pas compte des performances environnementales des véhicules. En réformant ces taxes et en les calculant en fonction de l'émission de particules polluantes, nous pouvons influencer les décisions d'achat des utilisateurs.*

Cependant, les taxes de circulation régionales, quoique déjà suffisamment élevées, ne représentent qu'une part très limitée du coût total d'un véhicule. Le prix et la ristourne consentie par le vendeur restent les éléments déterminants du choix d'un véhicule.

Pour avoir un quelconque impact sur le comportement d'achat, la TMC et la taxe annuelle de circulation doivent être réformées de façon concomitante, sans que l'objectif soit de les augmenter fortement.

De plus, la réforme des taxes de circulation doit être progressive, afin de ne pas confronter à une forte augmentation les automobilistes habitués à payer un certain montant pour leur voiture actuelle.

L'étude de la VUB de 2007 partait du même principe. Les ménages à faible revenu possèdent plus souvent des véhicules plus anciens et plus polluants. Afin de limiter l'impact social, ses auteurs recommandent d'étaler la réforme sur une

hervormd. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat beide belastingen fors worden verhoogd. De belastingen op het bezit van een wagen zijn reeds voldoende hoog.

Verder dient een hervorming van de verkeersbelastingen progressief te worden ingevoerd. Daarmee bedoel ik dat wie vandaag een wagen heeft en daarvoor jaarlijks een bepaald bedrag betaalt, niet opeens met een fors verhoogde autobelasting mag worden geconfronteerd.

De studie van de VUB uit 2007 gaat eveneens van dat principe uit. De gezinnen met de laagste inkomens hebben vaak een oudere, meer vervuilende wagen. Om te zorgen voor een minimale sociale impact, raden de opstellers van de studie aan om de hervorming over een periode van vijf jaar te spreiden, en om in de BIV de bestaande reductiepercentages op tweedehandswagens te behouden.

De studie kwam er om de impact van een hervorming van de verkeersbelastingen te onderzoeken, waarbij milieucriteria in rekening werden gebracht aan de hand van de ecoscore. Met de ecoscore heb ik het niet gemakkelijk. Als we de ecoscore mogen geloven, zijn er dieselwagens die beter scoren dan benzinewagens met hetzelfde vermogen. Is iedereen het er dan niet over eens dat dieselwagens slecht zijn voor het milieu?

De ecoscore geeft aan elk automodel een milieuscore die een weergave is van de milieuvriendelijkheid van dat voertuig. Daarbij worden verscheidene schadelijke effecten in rekening gebracht: broeikaseffect, gezondheidsbelasting, impact op het ecosysteem (luchtkwaliteit) en zelfs geluidshinder.

De vergroening van de BIV die begin 2012 werd ingevoerd in het Vlaams Gewest is niet gebaseerd op de complexe ecoscore. Behalve voor leasingwagens wordt de BIV voortaan berekend op basis van het brandstoftype van het voertuig, de euronorm en de CO₂-uitstoot.

De hervorming van de vorige Vlaamse regering was een puik staaltje solo slim. Er vond geen enkel overleg met de andere gewesten plaats, terwijl de inkt van het interregionale politieke akkoord om samen de verkeersbelastingen te

période de cinq ans et de maintenir les réductions existantes pour les voitures d'occasion.

Cette étude visait à examiner l'impact d'une réforme des taxes de circulation dont les critères environnementaux sont basés sur l'écoscore. Cependant, je ne suis pas convaincu par ce critère. En effet, à en croire l'écoscore, certains véhicules diesel dont il est difficile de nier l'incidence néfaste sur l'environnement, sont plus performants que des modèles essence de même puissance.

La réforme de la TMC introduite début 2012 en Région flamande n'est pas basée sur le modèle complexe de l'écoscore. Hormis pour les voitures de leasing, la TMC y est désormais calculée selon le type de carburant, la norme Euro et les émissions de CO₂.

Cette réforme du précédent gouvernement flamand s'est faite sans la moindre concertation avec les autres Régions, alors que l'encre de l'accord politique interrégional visant à réformer de concert les taxes de circulation n'était pas encore sèche.

Je ne connais pas l'efficacité de la réforme flamande mais, pour autant que je sache, les embouteillages à Anvers et dans les autres villes flamandes ne sont pas résolus et la qualité de l'air ne s'y est pas vraiment améliorée.

Le gouvernement bruxellois souhaite améliorer la qualité de l'air pour les habitants. Or, les particules fines ne sont pas émises uniquement par les voitures des Bruxellois. Une réforme qui ne touche que ces derniers manquera donc son objectif.

L'accord de majorité prévoit dès lors que le gouvernement poursuivra l'exécution de l'accord politique du 21 janvier 2011 et de l'accord de coopération du 31 janvier 2014, et que les réformes nécessaires se feront de concert avec les autres Régions.

À l'heure actuelle, la priorité du gouvernement va à l'introduction d'une taxe kilométrique pour les poids lourds en 2016. Il s'agit là du plus grand projet de coopération interrégional du pays.

Ni la possession ni l'achat d'une voiture ne

hervormen nog niet droog was.

Ik ken de effectiviteit van de Vlaamse hervorming niet, maar voor zover ik weet zijn de files in Antwerpen en in andere Vlaamse steden ondertussen niet opgelost, en is de luchtkwaliteit er voorsnog weinig op verbeterd.

De Brusselse regering wenst de luchtkwaliteit voor de inwoners van het gewest te verbeteren. Fijn stof en luchtvervuiling zorgen immers voor een aantasting van de levenskwaliteit van de Brusselaars. Het fijn stof wordt echter niet enkel door de wagens van de Brusselaars veroorzaakt. Een hervorming die enkel de Brusselaars treft, mist haar doel.

Het regeerakkoord bepaalt dat de regering verder uitvoering zal geven aan het politieke akkoord van 21 januari 2011 en aan het samenwerkingsakkoord van 31 januari 2014. Daarin staat dat de nodige hervormingen in overleg met de andere gewesten zullen gebeuren. Een stadstol is alleszins niet gerechtvaardigd. Een stadstol is iets anders dan de invoering van gedifferentieerde tarieven of een kilometerheffing voor de metropolitane zone, maatregelen die ook door de vorige regering werden onderzocht en getest.

Op dit ogenblik gaat de prioriteit van de regering uit naar de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens tegen 2016, ter vervanging van het eurovignet. Dat wordt het grootste interregionale samenwerkingsproject van het land.

Tot slot zie ik geen reden om het bezit of de aankoop van een wagen fiscaal te bestraffen. Enkel onnodig of irrationeel gebruik dient fiscaal te worden bestraft. Op langere termijn, en van zodra er volwaardige alternatieven zijn, is een algemene slimme kilometerheffing de meest billijke belasting.

Tot dan dienen de verkeersbelastingen te worden hervormd ten gunste van voertuigen met goede milieuprestaties. Dat dient te gebeuren in overleg met de andere gewesten, zoals bepaald in het regeerakkoord. Het zijn immers niet alleen Brusselaars die in het Brussels Gewest met de auto rijden.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

doivent être sanctionnés fiscalement, mais bien son utilisation irrationnelle. À plus long terme, et dès que des alternatives à part entière seront disponibles, une taxe kilométrique intelligente me semble être le mode de taxation le plus juste.

D'ici là, les taxes de circulation devront être réformées en vue de valoriser les véhicules performants sur le plan environnemental, et ce, en concertation avec les autres Régions.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

De heer Jef Van Damme.- U wijst terecht op de noodzaak van overleg. Hebt u concrete plannen in die zin of vond er al overleg plaats met uw Vlaamse en Waalse collega's?

De heer Guy Vanhengel, minister.- Het overleg dat we momenteel voeren, is er in de eerste plaats op gericht zo snel mogelijk afspraken te maken over de kilometerheffing voor vrachtwagens. De tarifiering moet tegen het einde van de zomer per ordonnantie worden goedgekeurd.

Als dat eenmaal achter de rug is, kan de werkgroep zich over de BIV buigen. Ik vind het jammer dat men in het noorden van het land heel eigengereid te werk is gegaan. Het blijft de bedoeling om overeenstemming te bereiken over de invoering van een OBU-systeem (on-board unit) in heel het land.

De heer Jef Van Damme.- Dat is een zeer goed voorstel.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIES

~~De voorzitter.~~- Aan de orde zijn de interpellaties.

~~INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS~~

~~TOT DE HEER RUDI VERVOORT, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, TERRITORIALE ONTWIKKELING, STEDELIJK BELEID, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STUDENTENAANGELEGENHEDEN, TOERISME, OPENBAAR AMBT, WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK EN OPENBARE NETHEID,~~

~~betreffende "de talen waarin het Brussels Gewest communiceert"~~

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Vous soulignez à juste titre la nécessité d'une concertation interrégionale. Avez-vous des projets concrets en ce sens ou avez-vous déjà consulté vos homologues flamand et wallon ?*

M. Guy Vanhengel, ministre (en néerlandais).- *Actuellement, la concertation vise avant tout à nous entendre le plus rapidement possible sur la taxe kilométrique pour poids lourds. La tarification sera approuvée par ordonnance d'ici la fin de l'été.*

Ensuite, le groupe de travail pourra se pencher sur la TMC. Je regrette la précipitation au nord du pays, le but étant toujours de s'accorder sur l'instauration d'un système OBU (on-board unit) dans tout le pays.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *C'est une très bonne proposition.*

- *L'incident est clos.*

INTERPELLATIONS

~~M. le président.~~- ~~L'ordre du jour appelle les interpellations.~~

~~INTERPELLATION DE MME CAROLINE PERSOONS~~

~~À M. RUDI VERVOORT, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DE LA POLITIQUE DE LA VILLE, DES MONUMENTS ET SITES, DES AFFAIRES ÉTUDIANTES, DU TOURISME, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE,~~

~~concernant "les langues de communication de la Région bruxelloise".~~