

judicieuse possible, à cette remarque de la Commission.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "l'instauration d'une taxe kilométrique à Bruxelles et les nouvelles voies de financement de la STIB".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CAROLINE PERSOONS,

concernant "la redevance kilométrique".

INTERPELLATION JOINTE DE M. JEF VAN DAMME,

concernant "l'instauration d'une taxe au kilomètre dans la zone RER".

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

M. Vincent De Wolf.- Mme Grouwels s'est récemment exprimée dans la presse en faveur de l'installation d'une nouvelle taxe kilométrique en Région bruxelloise. Je suis toutefois surpris de constater que la réponse me sera donnée par M. Vanhengel et non par Mme Grouwels elle-même à qui j'avais pourtant adressé mon interpellation. Mme Grouwels semble par ailleurs être davantage intéressée par le fait que ce système de taxation permettrait de financer la STIB et non par le système en soi. M. Vanraes, en qualité de membre du gouvernement, m'avait répondu en séance plénière à cette même interpellation alors que cette taxation faisait l'objet, depuis un certain temps déjà, d'une discussion entre les trois

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER VINCENT DE WOLF

TOT DE HEER GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIËN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN,

betreffende "de invoering van een kilometerheffing te Brussel en de nieuwe wijzen van financiering van de MIVB".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS,

betreffende "de kilometerheffing".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME,

betreffende "de invoering van een kilometerheffing in de GEN-zone".

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Mevrouw Grouwels verklaarde onlangs in de pers dat ze voorstander is van een nieuwe kilometerheffing in het Brussels Gewest. Hoewel ik mijn interpellatie tot haar richtte, is het tot mijn verbazing de heer Vanhengel die komt antwoorden. Mevrouw Grouwels lijkt me trouwens vooral in een dergelijke heffing geïnteresseerd te zijn omdat ze er de MIVB mee wil financieren.*

Uw voorganger, de heer Vanraes, heeft mij in plenaire zitting al een antwoord gegeven op mijn interpellatie over hetzelfde onderwerp. Na overleg met de drie gewesten heeft men gekozen voor een kilometerheffing voor vrachtwagens, terwijl voor

Régions du pays et l'État fédéral. Selon les dernières nouvelles de cette concertation, cette taxation devrait prochainement viser les poids lourds parcourant nos routes et pas encore les automobiles pour lesquelles le système de la vignette semble avoir été préféré.

Ayant notre faveur, cette formule, certes complexe à mettre en place, vise à faire la différence entre ce qui pourrait être qualifié d'utilisation rationnelle ou non d'un véhicule et à consacrer le principe du pollueur-payeur. Elle serait variable selon une série de données, notamment le nombre de kilomètres parcourus, le moment de la journée, le type de voirie utilisée, le type de véhicule utilisé, sa qualité écologique, etc.

Notre position est néanmoins claire pour ce qui est des garanties quant à la protection de la vie privée. Dans son roman "1984", George Orwell n'a pourtant pas imaginé la mise en place d'une technologie permettant de localiser précisément dans l'espace et le temps le citoyen lambda. Le gsm, Facebook et le gps sont autant d'outils s'avérant utiles pour le fisc et pour la police qui posent néanmoins problème en termes de protection de la vie privée. Nous plaçons dès lors pour la mise en place d'une taxation kilométrique sur la base d'une neutralité budgétaire.

L'idée est que les taxes déjà existantes ne doivent pas être augmentées, mais remplacées par un nouveau mode de taxation plus intelligent. Il ne s'agirait pas de garder les taxes existantes (immatriculation, mise en circulation, etc.) pour ajouter encore la taxe kilométrique.

M. Vanraes m'avait à l'époque répondu que j'avais raison, je suppose que vous me le confirmerez aussi. Il n'est pas question d'ajouter une taxation pénalisante aux travailleurs qui ont besoin de manière indispensable d'un véhicule automobile pour exercer leur fonction. Ainsi, lorsque vous êtes placeur de châssis, de vitrage, de chauffage ou maçon, ce n'est pas facile de se déplacer à vélo ou en bus.

Si l'on veut garder une ville où il fait bon vivre, dotée d'une mixité, et si l'on veut encore permettre que des logements soient rénovés et vendus plus cher, mieux taxés, etc., il faut aussi prendre en compte ceux qui peuvent justifier qu'ils ont un besoin indispensable d'un véhicule pour leur

de automobilisten een vignetsysteem de voorkeur wegdraagt.

De kilometerheffing zal werken volgens het principe 'de vervuiler betaalt'. Het bedrag van de heffing zal afhangen van onder andere het aantal afgelegde kilometers, het tijdstip, de aard van de verkeersweg en het soort voertuig.

Wij zijn voorstander van die formule, maar we willen eveneens de bescherming van het privéleven garanderen. Wij zijn voorstander van een kilometerheffing die gebaseerd is op budgettaire neutraliteit.

Het mag niet de bedoeling zijn dat de kilometerheffing aan de bestaande heffingen, zoals de belasting op de inverkeerstelling, wordt toegevoegd.

De heer Vanraes was dezelfde mening toegedaan. Ik hoop dat ook u mijn mening deelt. Het kan niet de bedoeling zijn om mensen die hun voertuig absoluut nodig hebben om hun beroep uit te oefenen, financieel te straffen. Ik heb dat reeds gezegd tegen mevrouw Grouwels naar aanleiding van het Parkeerplan, maar zij heeft me niet begrepen. Daarom zeg ik het nogmaals tegen u, mijnheer Vanhengel.

Verder ben ik van mening dat die heffing slechts doeltreffend is indien het openbaar vervoer een goed alternatief biedt. Daarom is het belangrijk te wachten op het gewestelijk expressnet. De kilometerheffing zal de MIVB niet kunnen financieren aangezien we voorstellen het budgettair neutraliteitsprincipe te respecteren. Ik heb mevrouw Grouwels noch de heer Vanhengel iets horen zeggen over de andere voorstellen die we hebben gedaan om de MIVB te herfinancieren.

Hoe ver staan de gesprekken tussen de gewesten onderling en tussen de gewesten en de federale overheid betreffende de invoering van de kilometerheffing? Of wil Brussel liever op eigen houtje handelen?

Kan de regering inschatten hoeveel de inkomsten uit de kilometerheffing zouden bedragen en waarvoor die gebruikt kunnen worden? Wat is uw mening over de fiscale neutraliteit, de bescherming van het privéleven, het gebruik van de auto als werkmiddel en het tekortschieten van het

profession. Je l'ai expliqué à Mme Grouwels à propos du Plan régional de stationnement. Elle n'a rien compris, alors je vais le dire maintenant en français à M. Vanhengel. Je pense que la taxation intelligente ne peut pas aller jusqu'à pénaliser ceux qui ont besoin d'un véhicule pour travailler.

C'est un peu plus délicat, mais il me semble que cette taxation kilométrique est d'autant plus pertinente que l'on a une vraie alternative de transport public. J'estime qu'il faut attendre que le RER fonctionne parce qu'à ce moment-là, il existera une alternative. Ce n'est pas la taxation kilométrique qui va permettre de refinancer la STIB puisqu'il existe un principe de neutralité budgétaire que nous proposons. En revanche, je n'ai pas entendu Mme Grouwels ou M. Vanhengel sur le fait de faire appel à l'épargne publique, à la Banque européenne d'investissement, ou à d'autres idées que nous avons lancées pour refinancer la STIB à Bruxelles.

Je terminerai par des questions précises après avoir tenté de dessiner la philosophie du cadre global dans lequel ce débat s'inscrit. Qu'en est-il du dialogue entre les Régions et entre le pouvoir fédéral et celles-ci quant à l'instauration d'une taxation kilométrique ? Où en êtes-vous aujourd'hui ? Le gouvernement bruxellois plaiderait-il pour une politique du cavalier seul ?

Le gouvernement dispose-t-il de projections quant aux rentrées d'une telle taxe et aux affectations qui pourraient en être faites ? Qu'en est-il des réflexions sur la neutralisation fiscale, la protection de la vie privée, la protection de l'automobile comme outil de travail et la prise en considération de la carence à certains endroits du réseau de transport public ?

Avez-vous éventuellement progressé au niveau du financement dans le cadre du prochain contrat de gestion de la STIB ? Cela concerne davantage Mme Grouwels, je le reconnais.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Persoons pour son interpellation jointe.

Mme Caroline Persoons.- La ministre Grouwels a annoncé par voie de presse, le 6 février dernier, sa volonté d'instaurer une redevance kilométrique aux automobilistes circulant à Bruxelles. Cette

openbaar vervoer op sommige plekken?

Is er in het licht van de volgende beheersovereenkomst van de MIVB al vooruitgang geboekt op het vlak van de financiering?

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- Minister Grouwels heeft op 6 februari jongstleden in de pers aangekondigd dat zij een slimme kilometerheffing wil invoeren voor personen-

proposition semble être une bonne idée, puisque les Régions s'entendent sur l'instauration d'une redevance équivalente pour les poids lourds.

Mme Grouwels considère en outre que cette taxe kilométrique intelligente devrait être étendue à la zone desservie par le RER. Cela est tout à fait justifié puisque la Région bruxelloise ne se limite pas à ses 162km² et à ses dix-neuf communes, mais qu'elle s'étend à la zone nommée zone RER par certains et zone 02 par d'autres.

Les déclarations de Mme Grouwels suscitent de nombreuses questions, ainsi que les réponses qu'elle a apportées aux questions d'actualité posées à ce sujet en séance plénière le 10 février dernier.

L'idée d'instaurer une taxe kilométrique intelligente afin de financer des projets à long terme de la STIB pose évidemment un grand nombre de questions. Cette proposition se rapproche en partie de la suggestion d'instaurer un péage urbain. Elle en diffère toutefois, puisque la taxe kilométrique intelligente introduite sur l'ensemble du territoire belge permettrait de réduire l'usage de la voiture de 15 à 20%, mais ne permettrait pas une régulation spécifique aux centres urbains, capable de développer une mobilité propre, sur la base de sa densité ou de son réseau de transports en commun.

L'instauration de nouvelles taxes ou de systèmes qui pénalisent l'utilisation de la voiture par rapport aux transports en commun a pour objectif de décongestionner le centre de la ville. Au fil des années, la situation devient en effet de plus en plus catastrophique.

Tout en reconnaissant les difficultés de mise en place, le FDF défend l'idée du péage urbain, qui permettrait de faire contribuer les navetteurs aux charges qu'ils font peser sur les redevables bruxellois, résoudrait les problèmes de congestion à Bruxelles et apporterait une source de financement permanente et indépendante des autres niveaux de pouvoir, qui serait injectée dans les investissements en infrastructure et mobilité.

La ministre Grouwels a répondu partiellement à mes interrogations lors des questions d'actualité en séance plénière. On lui demandait notamment si sa position était partagée par l'ensemble du gouvernement bruxellois. Elle a répondu que "le

wagens in Brussel en de rest van de GEN-zone, om de langetermijnprojecten van de MIVB te financieren.

Die uitspraak roept uiteraard heel wat vragen op. Een slimme kilometerheffing op het niveau van het hele Belgische grondgebied zou een vermindering van het wagengebruik met 15 tot 20% mogelijk maken, maar evenwel geen specifieke regeling invoeren in de stadscentra, die bevoegd zijn om een eigen mobiliteit te ontwikkelen op basis van hun dichtheid of hun openbaarvervoersnet.

Daarom pleit het FDF eerder voor de invoering van een stadstol. Die biedt niet alleen de mogelijkheid om de pendelaars te laten bijdragen aan de lasten die op de Brusselse belastingbetalers wegen en om de verkeersproblemen in Brussel op te lossen, maar ook om financiële middelen te genereren die niet afhankelijk zijn van andere beleidsniveaus en die in infrastructuur- en mobiliteitswerken kunnen worden geïnjecteerd.

In de plenaire vergadering van 10 februari jongstleden vroeg ik mevrouw Grouwels of haar standpunt door de rest van de regering werd gedeeld. Zij antwoordde "dat de regering het autovignet op termijn wil zien evolueren naar een slimme kilometerheffing voor personenwagens".

Staat de voltallige Brusselse regering achter het idee van een slimme kilometerheffing voor personenwagens? Werd dit idee binnen de regering besproken na de uitspraken van mevrouw Grouwels in de pers?

De invoering van een kilometerheffing in de GEN-zone houdt in dat er overleg moet worden gepleegd met de andere twee gewesten. Hoe ver staan die onderhandelingen?

Tijdens de plenaire vergadering antwoordde de minister dat de drie gewesten zich momenteel over de herziening van de autofiscaliteit buigen, met andere woorden over de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling. Die zijn nauw verbonden met de kilometerheffing. Volgens haar zullen die belastingen niet cumulatief zijn, maar zal de ene belasting de andere twee vervangen. Welke aspecten worden momenteel door de drie gewesten besproken?

Het is jammer dat er geen vooruitgang is geboekt

gouvernement bruxellois souhaiterait voir évoluer cette vignette en une taxe kilométrique intelligente pour les voitures".

L'ensemble du gouvernement bruxellois soutient-il l'idée de la taxe kilométrique intelligente pour les voitures ? Cette question a-t-elle été débattue au sein du gouvernement après les déclarations de Mme Grouwels à la presse ?

Par ailleurs, qu'en est-il de la collaboration avec les deux autres Régions sur ce dossier ? Nous défendons un fédéralisme de coopération. L'instauration d'une taxe sur la zone RER suppose que l'on s'accorde avec les deux autres Régions. La ministre avait également répondu : "les trois Régions se penchent actuellement sur la révision de la fiscalité automobile, qu'il s'agisse de la taxe de circulation ou de la taxe de mise en circulation. Ces questions sont en effet intimement liées à la taxation kilométrique des voitures. Ces taxes ne seront donc pas cumulées, mais l'une remplacerait les deux autres". Sur quelles pistes les trois Régions se penchent-elles actuellement ?

Il est regrettable qu'on n'ait pas avancé sur la taxe de mise en circulation, parce qu'il me semble que cette taxe permettrait de favoriser l'achat de véhicules propres. La Région bruxelloise pourrait montrer l'exemple. Des propositions d'ordonnance ont d'ailleurs été déposées par Didier Gosuin à ce sujet.

Le dernier groupe de questions concerne des décisions qui sont passées au gouvernement bruxellois. Je me souviens d'avoir vu, dans les notifications que nous recevons, que le gouvernement avait décidé en son temps d'étudier la possibilité de développer, à partir des communes, des zones de basses émissions. C'était une notification assez large, parlant des zones de basses émissions, de la mobilité en général, etc.

La mise en œuvre en parallèle d'un système de redevance ne vient-elle pas empiéter sur cette volonté du gouvernement d'instaurer des zones de basses émissions dans certaines communes ou certaines parties de communes ? Comment le gouvernement a-t-il prévu de concilier cette taxe kilométrique intelligente avec ces zones de basses émissions ?

op het vlak van de belasting op de inverkeersstelling, aangezien men met die belasting de aankoop van schone voertuigen kan aanmoedigen. Het Brussels gewest zou hierbij het voorbeeld kunnen geven. De heer Gosuin heeft al voorstellen van ordonnantie in die zin ingediend.

Hoe valt de invoering van een slimme kilometerheffing te verzoenen met het voornemen van de regering om lage-emissiezones te creëren in bepaalde gemeenten of delen van gemeenten?

Mme la présidente.- La parole est à M. Van Damme pour son interpellation jointe.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *J'avais adressé cette question à M. De Lille puisqu'il est compétent pour la mobilité. Je constate néanmoins que les réponses sont données par Mme Grouwels en séance plénière et par vous-même en commission.*

Mme la présidente.- Les décisions du Bureau élargi étant systématiquement motivées, il est souhaité qu'elles ne soient pas débattues en commission. Ceci ne signifie pas pour autant que vous vous êtes trompé.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Je ne le conteste pas. Néanmoins, la situation est confuse quant au ministre responsable de ce dossier et concernant la position du gouvernement en la matière. Qui veillera à appliquer la taxe aux poids lourds à partir de 2013 ? Trois ministres sont concernés.*

Partagez-vous la conception de M. De Wolf ? Il estime que le système n'est pas applicable tant qu'il n'existe pas d'alternative suffisante en termes de transports en commun.

(Remarques de M. Vincent De Wolf)

Les libéraux prétendent par ailleurs que la taxation kilométrique nuit à la qualité de vie urbaine et fera fuir les classes moyennes.

Ces systèmes appliqués par les autres villes européennes ont pourtant porté leurs fruits malgré leur caractère strict.

Partagez-vous la conception libérale ou êtes-vous plutôt favorable à la taxation kilométrique étendue également aux automobiles ?

Où en est ce dossier ? On nous avait promis en janvier 2011 que la taxe serait appliquée aux poids lourds à partir de 2013. Pouvez-vous nous le confirmer ? Le système sera-t-il développé de manière concertée ou indépendamment des autres Régions ?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jef Van Damme.- Ik had deze vraag gericht tot staatssecretaris Bruno De Lille die officieel bevoegd is voor mobiliteit. Ik stel echter vast dat minister Grouwels antwoordt in de plenaire vergadering en u hier in de commissie.

Mevrouw de voorzitter.- Ik vraag dat de beslissingen van het Uitgebreid Bureau niet zouden betwist worden in de commissie. Er is daarvoor altijd een reden. Dat wil echter niet zeggen dat u zich vergist hebt. Maar normaliter wordt er over zo een beslissing niet gediscussieerd.

De heer Jef Van Damme.- Ik betwist het ook niet, maar ik vind het wel interessant om vast te stellen dat binnen de regering blijkbaar iedereen of niemand bevoegd is voor dit dossier. Dus vraag ik wie binnen de regering met dit dossier bezig is. Wie zorgt ervoor dat vrachtwagens vanaf 2013 effectief een kilometerheffing zullen moeten betalen?

Het is wel degelijk pertinent om op te merken dat er drie betrokken ministers zijn. Het is voor mij niet duidelijk wie het dossier trekt en wat de positie is van de regering. Ik heb de indruk dat niet iedereen op dezelfde golflengte zit. Ik ben er echter van overtuigd dat u me gaat geruststellen.

Deelt u de traditionele liberale positie van de heer Vincent De Wolf? Hij stelt dat hij de kilometerheffing niet kan aanvaarden zolang er geen openbaarvervoersnet is dat hem van punt A in elke plaats van het gewest binnen de tien meter naar punt B in elke plaats van het gewest binnen de tien meter brengt. Dat wil de facto zeggen dat die heffing er nooit zal komen want er is nooit voldoende openbaar vervoer om aan iedereen een perfect haalbare oplossing aan te bieden.

(Opmerkingen van de heer Vincent De Wolf)

Ik ben het daar natuurlijk niet mee eens. Ik merk dat de liberalen die drogreden vaak gebruiken.

Een andere drogreden die ze vaak naar voor

brengen, is dat de kilometerheffing het leven in de stad onmogelijk maakt. De auto, dat is leven in de stad en de auto belasten is eigenlijk de middenklasse verjagen. Ik merk dat heel veel andere steden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam, ofwel een stringent parkeerbeleid voeren, ofwel een 'péage urbain' of een kilometerheffing opleggen, zoals bijvoorbeeld in Londen of Lyon.

Dat zijn mooie voorbeelden van systemen die goed werken ondanks een stringent beleid. Mijnheer de minister, deelt u die liberale visie of staat u eerder achter de invoering van een kilometerheffing, ook voor auto's?

Wat is de stand van zaken in dit dossier? In januari 2011 beloofde men ons dat er vanaf 2013 een kilometerheffing zou worden ingevoerd voor vrachtwagens. Wij horen daarover echter verontrustende commentaren. Kunt u ons bevestigen dat die kilometerheffing daadwerkelijk in 2013 zal worden ingevoerd? Zal die invoering los van de beslissingen in Vlaanderen of Wallonië plaatsvinden of zult u het standpunt van de andere gewesten volgen?

Discussion conjointe

Mme la présidente.- La parole est à M. Riguelle.

M. Joël Riguelle.- J'ai eu l'occasion de rappeler, lors d'un débat sur le même sujet il y a quelques semaines, la volonté de mon groupe de réformer la fiscalité automobile, pour la rendre plus juste et plus verte. Notre système de taxation suivant la puissance du véhicule est en effet devenu obsolète et l'instauration d'une taxation au kilomètre sera sans doute la solution la plus cohérente, car elle tient compte du principe de l'utilisateur-payeur. Elle est également plus juste puisqu'elle peut s'appliquer à tous les usagers du réseau, qu'ils soient résidents belges ou non. De plus, elle tient compte du fait que la Région ne dispose que d'un faible réseau autoroutier, mais d'un important réseau secondaire.

Par ailleurs, la délimitation d'une zone - celle du RER ou de la communauté urbaine - constitue une piste intéressante à discuter. En effet, si on se limite aux dix-neuf communes, le système d'un

Samengevoegde bespreking

Mevrouw de voorzitter.- De heer Riguelle heeft het woord.

De heer Joël Riguelle (in het Frans).- *Enkele weken geleden liet ik al weten dat mijn fractie voorstander was om de autofiscaliteit te hervormen en groener te maken. Het huidige heffingssysteem is achterhaald en een kilometerheffing gebaseerd op het principe 'de vervuiler betaalt' is een beter alternatief. Dat systeem kan bovendien worden toegepast op alle gebruikers van het wegennet, zowel binnenlandse als buitenlandse. Ook houdt het rekening met het feit dat Brussel slechts over een klein autosnelwegennet, maar wel over een belangrijk net van secundaire wegennet beschikt.*

Verder lijkt de afbakening van een zone, zoals het GEN of de Brusselse stadsgemeenschap, een interessant denkspoor. Indien we ons beperken tot de negentien gemeenten, kan het stadstolsysteem negatieve gevolgen hebben zoals de delokalisatie van bedrijven, wat slecht zou zijn voor onze

péage urbain risque d'avoir des effets collatéraux de déplacement d'entreprises, chose absolument pas souhaitable pour l'économie de notre Région.

Dans l'attente d'une réforme globale de la fiscalité routière, les trois Régions de ce pays sont parvenues à se mettre d'accord début 2011 sur l'introduction d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds, d'une vignette électronique pour les véhicules légers d'ici 2013 et, à terme, d'une taxation au kilomètre pour tous les véhicules. Voilà une bonne piste qui, selon moi, mérite d'être creusée.

Le gouvernement a récemment acté la poursuite des travaux par rapport à cet accord de 2011. Il faut s'en réjouir. Pour avancer efficacement sur ce dossier, il est impératif que la réflexion soit menée de concert avec les autres Régions. Tout le monde s'en souvient, cet accord n'a pas été facile à obtenir. D'autres questions doivent être tranchées, dont les aspects techniques. Depuis la précédente interpellation sur le sujet, la situation a-t-elle évolué ? Où en sont les discussions à cet égard ? On sait que les Wallons préféreraient le système d'une redevance, alors qu'un système de taxation au kilomètre est plus souhaitable pour notre Région.

Enfin, il avait été annoncé que le gouvernement attendait les résultats d'une étude de la VUB sur la taxe de circulation bruxelloise, afin de parvenir à un mode de calcul plus vert tenant compte des émissions de CO₂ et du type de carburant, même si l'on sait que le CO₂ n'est pas le seul produit dommageable pour la santé. La décision du gouvernement à ce sujet était attendue pour le début de cette année 2012. Qu'en est-il à ce stade ?

Mme la présidente.- La parole est à M. Pesztat.

M. Yaron Pesztat.- Pour ma part, je me réjouis que M. Vanhengel réponde à cette question, plutôt que Mme Grouwels.

Mme Grouwels avait en effet ouvert maladroitement ce débat dans le cadre d'une question posée au gouvernement lors de la discussion sur le contrat de gestion et qui portait sur le financement de la STIB. Elle considère en effet la taxation au kilomètre parcouru comme un

economie.

In afwachting van een algemene hervorming hebben de drie gewesten begin 2011 een akkoord bereikt over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, een elektronisch vignet voor lichte vrachtoertuigen tegen 2013 en, op termijn, een kilometerheffing voor alle voertuigen. Dat is een interessant denkspoor om te volgen.

Om vooruitgang te boeken in dit dossier is het belangrijk te blijven overleggen met de andere gewesten. Andere kwesties, zoals het technisch aspect van de zaak, moeten ook nog behandeld worden. Is de situatie sinds de vorige interpellatie over dit onderwerp gewijzigd? Hoe ver staat het overleg? We weten dat Wallonië voorstander is van een retributiesysteem, terwijl het Brussels Gewest liever een kilometerheffing wil invoeren.

De regering wacht op een studie van de VUB om een groenere berekeningswijze uit de werken voor de Brusselse verkeersbelasting, die rekening houdt met de uitstoot van CO₂ en met het soort brandstof. Hoe zal de beslissing van de regering hierover luiden?

Mevrouw de voorzitter.- De heer Pesztat heeft het woord.

De heer Yaron Pesztat (in het Frans).- *Ik ben blij dat de heer Vanhengel deze vraag beantwoordt. Mevrouw Grouwels lijkt de kilometerheffing toch vooral te zien als een middel om de MIVB te financieren.*

Voor Ecolo is de kilometerheffing een fiscale maatregel die het gedrag van de automobilisten moet veranderen. Dat kan op vele manieren.

instrument qui servira à financer la STIB.

Nous le concevons au contraire comme un outil fiscal destiné à orienter les comportements des automobilistes en fonction de la politique choisie. On peut le faire dans n'importe quel sens d'ailleurs. La décision politique d'orienter les comportements avec un outil fiscal prévaut et en fonction du curseur, il est possible d'orienter vers différentes directions.

Ecolo plaide pour la mise en place de cet instrument depuis plusieurs années. La taxation au kilomètre parcouru est censée remplacer la taxe de circulation, raison pour laquelle elle ne pourrait ne rien rapporter du tout et s'avérer être une opération neutre. La taxe de circulation porte sur le véhicule et non sur l'usage du véhicule. Elle est imposée, que le véhicule parcourt dix mille kilomètres par an ou reste au garage, ce qui est pour le moins paradoxal.

Nous voulons remplacer la taxe de circulation par une taxe à l'usage du véhicule, en fonction du nombre de kilomètres parcourus, du moment et de l'endroit où le véhicule est utilisé. Je rejoins M. De Wolf pour ce qui est de la vigilance à consacrer à la sécurité. Ce système est sophistiqué puisqu'il est assorti d'une puce électronique permettant de localiser dans le temps et l'espace le véhicule en déplacement. En fonction de la politique de mobilité à mener, on fait varier les paramètres. Ainsi, la taxe sera plus chère aux heures de pointe et en semaine. L'objectif vise à inciter les automobilistes financièrement et fiscalement à utiliser au mieux leur véhicule.

Le système tient compte également de l'accessibilité en transports en commun. On ne taxera donc pas quelqu'un qui doit utiliser son véhicule pour aller d'un point A à un point B si celui-ci n'est pas desservi par les transports en commun.

La question se pose différemment dans une ville, une région urbanisée, qui dispose d'un réseau de transport en commun grâce auquel on peut se déplacer facilement. Il existe encore des points de Bruxelles très mal desservis par les transports en commun, mais, de manière générale, la situation est quand même meilleure que dans le reste de la Belgique. Dans le fin fond du Luxembourg, on ne peut pas se rendre n'importe où sans utiliser sa

Ecolo pleit al jaren voor een kilometerheffing. Die moet in de plaats komen van de verkeersbelasting en zal budgettair neutraal zijn. De verkeersbelasting is louter gebaseerd op het type voertuig en niet op het gebruik ervan. Dat is paradoxaal.

Een kilometerheffing houdt daarentegen rekening met het aantal gereden kilometers, de plaats en de tijd. Elke wagen wordt steeds elektronisch gevolgd. De parameters kunnen aangepast worden naargelang de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid. Zo kunnen we chauffeurs aanzetten om hun voertuig beter te gebruiken.

Het systeem houdt ook rekening met de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Wie naar een bestemming moet die niet bereikbaar is met het openbaar vervoer, zal niet belast worden.

In een stadsgewest met een uitstekend openbaar vervoer, is de situatie anders. Hier hebben de mensen doorgaans een goed alternatief als ze de kilometerheffing willen vermijden en dus kunnen we hen wat meer belasten.

De heffing is in de eerste plaats bedoeld om het gedrag te beïnvloeden en niet om het gewest of de MIVB te helpen financieren.

De heffing werkt het best op Europese schaal, of in afwachting daarvan minstens nationaal. Blijkbaar is een nationale kilometerheffing voorlopig niet haalbaar. Daarom pleit Ecolo voor een stadstol. Dat is een manier om een kilometerheffing op een beperkt grondgebied toe te passen.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mijn collega's over de gesprekken met de andere gewesten en de federale overheid.

voiture. Ce ne sont pas ces gens-là qu'il s'agit de taxer, bien évidemment.

En revanche, à Bruxelles, on peut considérer que tous les gens qui vont travailler dans des noyaux particulièrement accessibles, comme près des gares, n'ont pas besoin de leur voiture pour s'y rendre. Dans ce cas de figure, on peut faire varier le curseur à la hausse.

Il s'agit essentiellement d'un outil destiné à orienter le comportement de l'automobiliste et de l'utilisateur des transports en commun et non pas un outil fiscal destiné à alimenter les caisses de la Région bruxelloise, ni les caisses de la STIB.

Cela dit, cet outil fiscal n'atteint toute sa cohérence qu'à l'échelle nationale. Cela vaut aussi à l'échelle européenne, mais on ne peut pas attendre que cela se fasse à cette échelle-là ! Cet outil est moins évident à mettre en œuvre à une échelle plus petite que l'échelle nationale, raison pour laquelle nous avons plaidé, à défaut de pouvoir mettre en œuvre une taxation au kilomètre parcouru à l'échelle nationale, pour un système de péage urbain, qui est une des déclinaisons, territorialisée géographiquement, d'un système de taxation au kilomètre parcouru.

Pour le reste, je rejoins mes collègues quant à leurs questions sur l'état d'avancement de la réflexion, notamment la concertation avec les deux autres Régions et l'État fédéral.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Mouzon.

Mme Anne-Sylvie Mouzon.- Je partage évidemment les inquiétudes de M. De Wolf sur la protection de la vie privée. Hélas, notre société connaît des dérives de plus en plus fréquentes et graves en raison principalement des développements technologiques des télécommunications, de l'informatisation et donc du stockage de données et ce, dans différents domaines. Ce n'est pas à l'occasion de la présente problématique que nous allons pouvoir tout résoudre. Les moyens technologiques sont là. Le désir des uns et des autres de les utiliser aussi. Tant qu'on ne trouvera pas de formule extrêmement efficace pour les réprimer, on ne s'en sortira pas.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Mouzon heeft het woord.

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon (in het Frans).- *Ik deel uiteraard de ongerustheid van de heer De Wolf over de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Door de ontwikkeling van telecommunicatietechnologie en het opslaan van gegevens komt die bescherming steeds meer in het gedrang. Die technologie is er nu eenmaal en mensen willen er ook gebruik van maken.*

Ik ben het op een aantal punten echter oneens met de heer De Wolf. Volgens hem bestaat budgettaire neutraliteit erin dat de belastingdruk niet mag verhogen. Daar ben ik het niet mee eens.

Ik volg evenmin het standpunt van Ecolo. De PS is voorstander van een rechtvaardige, efficiënte

Pour le reste, je vous avoue que je ne me retrouve pas très bien dans les nombreux raisonnements développés ici. Je représente un groupe qui n'est pas viscéralement attaché à ce que M. De Wolf appelle la 'neutralité budgétaire' et qui consiste, selon lui, à ne pas augmenter la pression fiscale sur le contribuable. Ce n'est à mon sens pas tout à fait la même chose que la neutralité budgétaire.

Le raisonnement d'Ecolo que je viens d'entendre m'interpelle également. Nous voulons une fiscalité juste et efficace. Si la fiscalité est dissuasive et efficace, très vite, elle ne rapporte plus rien parce qu'elle a atteint son objectif et que le comportement combattu n'existe plus : plus personne ne prend sa voiture. On n'est pas du tout ici face à une neutralité budgétaire. On a atteint l'objectif dissuasif poursuivi par la fiscalité, mais on subit une perte des recettes fiscales.

Nous serons tous d'accord de dire que si nous voulons dissuader l'utilisation de l'automobile, il faut proposer une alternative de déplacement pour des raisons professionnelles ou autres. Sans doute Mme Grouwels a-t-elle mal posé le problème. Sans doute l'a-t-elle fait maladroitement à un moment où l'on discutait du budget. Il n'en demeure pas moins que d'une façon ou d'une autre, par une fiscalité dissuasive ou par d'autres moyens - parce que la fiscalité dissuasive n'est pas le seul moyen de lutter contre certains comportements - il va falloir une alternative de transport en commun que nous devons financer. Des recettes fiscales seront nécessaires. Si ce n'est pas la taxe kilométrique, la vignette, ou autre chose, il faudra de toute façon trouver un moyen.

Même en équipant chaque entrée de Bruxelles de techniques modernes, comme le système de repérage électronique, il importe que chaque entrée soit dotée d'un système de péage. Sans quoi, les automobilistes emprunteront des entrées alternatives. Et les quartiers résidentiels en bordure d'une grande voie de pénétration seront rapidement engorgés par ce trafic détourné cherchant à éviter le péage. En équipant certaines voies de pénétration de ce système, ceux qui voudront s'y dérober utiliseront les autres entrées qui en seront dépourvues.

Il conviendra par ailleurs d'amortir la mise en place de ce système électronique et d'y assortir des dépenses et des recettes fiscales.

fiscaliteit, maar als een ontradende belasting efficiënt werkt, brengt ze na een tijdje amper nog geld in het laatje en verliest de overheid inkomsten.

Als we het autoverkeer willen terugdringen met ontradende belastingen, moeten we een alternatief aanbieden. Minister Grouwels heeft de zaken ongetwijfeld onhandig aangepakt, maar we zullen in elk geval moeten zorgen voor openbaar vervoer. Daarvoor hebben we inkomsten nodig. Als we die niet kunnen realiseren met een kilometerheffing of een wegvignet, zullen we een andere oplossing moeten vinden.

Als er een tolsysteem wordt ingevoerd, moeten alle invalswegen naar Brussel daarmee worden uitgerust. Als dat niet gebeurt, zullen automobilisten sluiptwegen in woonwijken gebruiken. Dat zou niet bepaald aangenaam zijn voor de inwoners van die wijken.

We moeten trouwens middelen vinden voor de installatie van zo'n systeem en er zal moeten worden nagedacht over de uitgaven en fiscale inkomsten.

Wat verstaan we onder een rechtvaardige fiscaliteit? Mensen die een auto nodig hebben voor hun werk mogen niet overdreven veel belast worden. Er mag ook niet uitsluitend rekening worden gehouden met de milieuprestaties van wagens om de belasting te bepalen. Nieuwe auto's zijn immers milieuvriendelijker. Wie zich niet een dure auto kan permitteren, zou dus meer belastingen moeten betalen. De overheid moet ook rekening houden met sociale factoren: het beroep van de gebruikers en hun inkomsten. Ik vind het daarom ook geen goed idee om de autobelasting op grond van de cilinderinhoud te laten varen. Ook een evolutieve belasting in de tijd lijkt me niet aanvaardbaar.

Er zal in openbaar vervoer moeten worden geïnvesteerd om een volwaardig alternatief te kunnen aanbieden.

Een belasting is niet de enige manier om een bepaald gedrag te ontraden. Om vrachtwagens uit onze woonwijken te weren, is het bijvoorbeeld beter om het verkeersreglement aan te passen.

Het is trouwens beter alle gebouwen te isoleren

Qu'entend-on par fiscalité juste ? Il s'agit en effet de ne pas surtaxer l'automobiliste qui utilise un véhicule pour des raisons professionnelles. Il ne faudrait pas non plus que la taxation dissuasive frappe le contribuable uniquement sur la base des performances de son véhicule. Les véhicules les plus chers et les plus neufs sont en effet les plus performants. Celui qui n'a pas les moyens d'acquérir un véhicule cher et neuf se verra taxé contrairement à celui qui en a les moyens et qui lui sera peu ou pas taxé. Par ailleurs, le véhicule neuf et performant aujourd'hui le sera progressivement moins dans les prochaines années. La taxation doit donc tenir compte des réalités sociales du propriétaire du véhicule, de la réalité de son contexte professionnel et de ses revenus. En ce sens, abandonner purement et simplement la taxation sur la cylindrée du véhicule ne me paraît pas acceptable, ni le fait de prévoir une taxation évolutive dans le temps sur le même véhicule puisque les performances ne sont pas les mêmes.

Ne perdons pas de vue qu'il s'agira également d'investir dans les transports en commun en vue d'offrir une alternative crédible au système.

Enfin, la taxation ne constitue pas l'unique moyen dissuasif pour prévenir les comportements nuisibles. Puisque des poids lourds engorgent inutilement nos quartiers, recourons aux règles du Code de la route qui stipulent ces interdictions. La taxation ne peut suffire seule à atteindre ces objectifs.

De même, isoler tous les bâtiments est beaucoup plus efficace en termes de performance énergétique et de lutte contre la pollution que de réduire le nombre d'automobiles. Le manque d'isolation des bâtiments constitue en effet la première source de pollution dans notre Région.

M. Yaron Pesztat.- C'est exactement le contraire.

Mme Anne-Sylvie Mouzon.- Par pollution, il faut entendre non seulement les pertes d'énergie dues à une maison mal isolée, mais aussi la production et le transport du combustible nécessaire pour chauffer celle-ci. Cela ne fait pas de moi pour autant une partisane de la voiture puisque, personnellement, je ne conduis pas et que j'utilise les transports en commun.

dan het autoverkeer terug te dringen, als men de strijd tegen de vervuiling wil aanbinden. De gebrekkige isolatie van gebouwen is de belangrijkste oorzaak van luchtvervuiling in het Brussels Gewest.

De heer Yaron Pesztat (in het Frans).- *Het is net omgekeerd.*

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon (in het Frans).- *U moet niet enkel rekening houden met de energie die in een slecht geïsoleerd huis verloren gaat, maar ook met de productie en het transport van de brandstof. Overigens ben ik geen voorvechter van de auto: ik gebruik zelf het openbaar vervoer.*

Er zal moeten worden geïnvesteerd in openbaar vervoer. Ik pleit ervoor dat wie een wagen met een

La situation ne pourra être modifiée sans améliorer les transports en commun et sans imposer des hausses d'impôts à ceux qui acquièrent une voiture de grosse cylindrée.

On ne peut pas dissuader l'usage de la voiture par un mécanisme exclusivement fiscal qui, s'il est réellement efficace, nous conduit à une diminution des recettes fiscales. Ce serait totalement illogique.

Mme la présidente.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- J'essayerai d'être le plus pédagogique possible. Je réponds tout d'abord à M. Van Damme.

(poursuivant en néerlandais)

Au sein de nos institutions, les ministres des Finances et/ou du Budget sont responsables des matières liées aux recettes et aux dépenses. Il s'agit non seulement du budget, mais aussi de la perception fiscale, et la fiscalité touche toujours à des matières qui ressortissent d'autres domaines de compétence. Dans le cas présent, l'ensemble du gouvernement est compétent et il décide toujours par consensus. Il n'est cependant pas anormal que le ministre chargé de la fiscalité réponde.

Mme Grouwels, M. De Lille et moi-même suivons étroitement le dossier et sommes généralement tous les trois représentés aux réunions sur le sujet. Il arrive aussi parfois que M. Picqué et Mme Huytebroeck soient présents. Nous essayons toujours de suivre la même ligne.

(poursuivant en français)

Deuxième élément : en ce qui concerne la philosophie générale, notre collègue Vincent De Wolf ne doit pas se faire de soucis. Je reste partisan de la philosophie libérale telle qu'il l'a décrite. N'essayons pas d'utiliser ce débat pour accroître encore la pression fiscale qui est déjà trop élevée sur nos concitoyens.

J'adhère cependant aussi à la philosophie développée par le groupe Ecolo. J'ai été le premier, dans ce pays, voici cinq ans, à inviter la société allemande qui a mis sur pied le système du "kilomètre payant" en Allemagne pour les poids lourds. Il n'y en avait alors pas encore autant

grote cilinderinhoud koopt, zwaar wordt belast.

Het zou onlogisch zijn om het autoverkeer enkel terug te dringen met een ontradende belasting. Als die efficiënt is, verliest de overheid inkomsten.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- Ik zal eerst de heer Van Damme een antwoord geven.

(verder in het Nederlands)

Binnen onze instellingen dragen de ministers van Financiën en/of Begroting de verantwoordelijkheid voor alles wat met inkomsten en uitgaven te maken heeft. De federale overheid heeft hiervoor twee verschillende ministers. Bij de gemeenschappen en gewesten is vaak dezelfde persoon voor beide beleidsdomeinen bevoegd.

Het gaat trouwens niet alleen om de begroting, maar ook over de inning of fiscaliteit. Uiteraard stoot men in de fiscaliteit altijd op onderwerpen die deel uitmaken van andere bevoegdheidsdomeinen zoals huisvesting, mobiliteit of werk. Uiteindelijk is degene die verantwoordelijk is voor de inkomsten ook verantwoordelijk voor de belasting. In dit geval is uiteraard de voltallige regering bevoegd. Zij beslist altijd bij consensus. Het is echter niet abnormaal dat wie fiscaal bevoegd is, antwoordt.

Niet alleen beslist de regering bij consensus, ook de verstandhouding binnen de regering is uitstekend. Al wie van ver of van dicht bij het dossier is betrokken, mevrouw Grouwels, de heer De Lille en ikzelf, volgen het dossier nauwgezet op. Op de vergaderingen die over het onderwerp worden gehouden, zijn we meestal met drie vertegenwoordigd. Soms zijn ook minister-president Picqué en mevrouw Huytebroeck aanwezig. We trachten altijd een en dezelfde lijn aan te houden.

(verder in het Frans)

qu'aujourd'hui. J'ai fait véhiculer Mme Huytebroeck, la presse, des députés... à bord d'un bus à travers la Région, pour démontrer qu'il était possible de créer un système "au kilomètre payant" par type de tunnel, par type de route, etc., à l'aide des méthodes actuelles de géolocalisation. Un tel système pouvait être juste, simple et efficace. Tout cela pouvait se faire sans investissement financier important dans des portiques comme c'est le cas en Angleterre. Il suffit d'avoir une puce à bord de la voiture et celle-ci vous localisera.

Hier, j'ai effectué un long trajet. Le système gps m'indiquait la limitation de vitesse de l'endroit où je me trouvais et ceci avec une précision formidable. On passe le panneau indiquant que la limite passe de 110km/h à 90 et, immédiatement, le gps avertit le conducteur. Les techniques de géolocalisation sont vraiment formidables.

Venons-en à la taxation dans le domaine de la mobilité en général. J'essayerai d'être pédagogique. Plusieurs taxes existent : la taxe de mise en circulation, la taxe de circulation et les accises sur l'essence et le diesel. Il n'est donc pas exact de dire qu'il n'existe pas de taxation sur l'usage du véhicule. Le pouvoir taxateur est différent, car, dans le cas des accises, il s'agit du pouvoir fédéral ; ce sont donc les caisses fédérales qui en bénéficient, mais une taxe existe.

J'avais pris l'initiative de faire venir les Allemands pour démontrer comment ce système pouvait fonctionner. Parfois, il faut pouvoir être logique, clair et simple, et imposer une taxation bien compréhensible par le citoyen afin d'atteindre les différents objectifs que nous défendons ensemble.

Enfin, un double objectif peut être un élément d'appréciation.

Il n'y a pas que la dissuasion, il y a aussi le retour payant sur un investissement. Quand je roule sur une autoroute française, je paye une redevance pour l'utilisation de cette infrastructure. Le but du péage n'est pas dissuasif : c'est un retour sur investissement pour un tronçon de route conçu par une société qui doit être rémunérée pour ce faire.

Quel est le grand avantage du système au kilomètre payant ? Il devrait supprimer la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation et devrait compenser, en partie, les accises, qui sont

Mijnheer De Wolf, ik blijf een liberaal. Het is niet de bedoeling om de fiscale druk op de burgers nog groter te maken dan ze al is.

Ik steun echter ook de filosofie van Ecolo. Ik heb vijf jaar geleden al gesproken met vertegenwoordigers van de onderneming die de Duitse kilometerheffing voor vrachtwagens heeft uitgewerkt. Het is perfect mogelijk om een systeem in te voeren dat rekening houdt met het type van de weg, de tunnel, enzovoort zonder zwaar te moeten investeren in bijvoorbeeld tolhuisjes, zoals in Engeland. Er is alleen een volgchip nodig voor elk voertuig.

De geolokalisatietechnologie is zeker ver genoeg gevorderd. Mijn gps geeft bijvoorbeeld steeds de maximumsnelheid aan en is daarin erg precies.

Momenteel bestaan er in het domein van de mobiliteit verschillende belastingen: de belasting op de inverkeersstelling, de verkeersbelasting en de accijnzen op benzine en diesel. Die laatste vormen wel degelijk een belasting op het gebruik van de wagen. De inkomsten hieruit gaan wel naar de federale overheid.

Ik heb de Duitsers uitgenodigd om hun systeem te demonstreren, omdat dit een logisch, eenvoudig en doorzichtig systeem is, waarmee we verschillende doelstellingen kunnen bereiken.

Met dit systeem ontraden we niet alleen het autogebruik, maar krijgen we ook een vergoeding voor de investeringen in de wegen.

De kilometerheffing moet de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting vervangen en de accijnzen gedeeltelijk compenseren. Het grote voordeel van de kilometerheffing is dat we veel meer parameters kunnen hanteren om onze doelstellingen te bereiken. Zo kunnen we de volgende parameters doen wegen:

- het type voertuig, leeftijd, ecoscore, vervuiling;

- de plaats waar men zich verplaatst;

- de snelheid van de verplaatsing;

- het type van weg;

- het tijdstip van de verplaatsing: verplaatsingen

aussi une taxe à l'usage. Le grand avantage est que, dans la taxation au kilomètre payant, il y a beaucoup plus de paramètres sur lesquels on peut jouer pour obtenir les objectifs voulus :

- le type de véhicule, son âge, son écoscore, sa pollution ;
- l'endroit où on se déplace - grâce à la géolocalisation, il est parfaitement possible de dire au mètre près où vous vous situez - ;
- la vitesse du déplacement ;
- le type de route sur laquelle on se déplace ;
- l'heure à laquelle on le fait - les déplacements en heure de pointe sont beaucoup plus problématiques que, par exemple, la camionnette qui roule la nuit pour déposer les journaux chez les libraires.

La taxation serait plus juste, plus efficace et permettrait d'atteindre des objectifs politiques bien précis. Je plaide pour une révision de l'ensemble de la taxation en matière de circulation, quoique tout cela soit assez compliqué.

(poursuivant en néerlandais)

Je suis le premier en Belgique à avoir démontré que la géolocalisation pouvait être utile en matière de fiscalité. La Région flamande a brutalement mis fin aux discussions après une visite du ministre président-flamand de l'époque au Premier ministre néerlandais, au cours de laquelle le projet de vignette autoroutière avait été balayé.

(poursuivant en français)

Il y a un deuxième élément un peu particulier. Le concept de péage ne résonne pas de la même manière dans les trois Régions. Ainsi, la Région wallonne a constitué une société qui gère en partie les routes et leur entretien. Il n'y a que la Wallonie qui connaît ce système-là. La différence d'appréciation entraîne un débat : s'agit-il de redevance ou de taxation simple ? Quand on entre dans le raisonnement selon lequel il s'agit d'un péage, il faut alors parler d'une redevance parce qu'il existe un lien entre l'investissement opéré et la redevance demandée pour l'utilisation de l'infrastructure financée.

tijdens de spits zijn bijvoorbeeld veel belastender.

De belasting zou rechtvaardiger en efficiënter zijn voor het bereiken van precieze beleidsdoelstellingen. Het volledige verkeersbelastingstelsel moet opnieuw bekeken worden.

(verder in het Nederlands)

De eerste debatten daarover hadden als basis moeten dienen voor verdere stappen. Ik was de eerste die in België aantoonde wat er met geolocalisatie allemaal mogelijk is op het vlak van fiscaliteit. De Vlaamse regering heeft de debatten echter brutaal afgebroken na een bezoek van de toenmalige minister-president van de Vlaamse regering aan de toenmalige eerste minister van Nederland, waarbij het wegvignet van tafel werd geveegd.

(verder in het Frans)

Er bestaan verschillen tussen de gewesten. Zo heeft het Waals Gewest een maatschappij opgericht voor het beheer en onderhoud van een aantal wegen. Bij een tol hebben we het over een retributie en niet over een belasting, aangezien de retributie staat voor een vergoeding die gevraagd wordt om de infrastructuur te gebruiken.

(verder in het Nederlands)

Dat is het algemene plaatje. Nu kom ik tot de specifieke vragen.

(verder in het Frans)

De drie gewesten hebben de hervorming van de verkeersbelastingen in hun respectieve regeerakkoorden opgenomen.

Eind 2010 hebben de ministers-presidenten afgesproken om de hervorming samen uit te voeren. Op 21 januari 2011 ondertekenden de gewesten hierover een politiek akkoord, met 2013 als richtdatum.

De hervorming bestaat uit een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton, die het eurovignet zal vervangen. Daarvoor is een systeem van geolocalisatie nodig, zoals al in andere landen gebruikt wordt.

(poursuivant en néerlandais)

J'en viens aux questions spécifiques.

(poursuivant en français)

Comme je l'ai répondu dans cette commission le 9 janvier dernier, les trois Régions ont, dans leurs accords de gouvernement respectifs, exprimé la volonté de réformer globalement la taxation routière.

Fin 2010, les ministres-présidents des trois Régions ont convenu de réaliser cette réforme conjointement. Le 21 janvier 2011, les Régions wallonne, flamande et de Bruxelles-Capitale ont dès lors conclu un accord politique concernant la réforme globale de la taxation routière. Cet accord détermine que les trois Régions collaborent en vue d'obtenir une réforme de la fiscalité routière, avec 2013 comme date cible.

Cette réforme consiste, d'une part, en l'introduction effective d'un prélèvement kilométrique pour les poids lourds à partir de trois tonnes et demi, qui remplacera l'eurovignette. Celui-ci devra probablement s'effectuer à l'aide d'un système de géolocalisation, comme c'est déjà le cas dans d'autres pays, notamment en Allemagne.

Elle consiste d'autre part en une réforme des taxes de circulation pour véhicules légers, qui doit résulter dans une base imposable plus verte, constituée de paramètres environnementaux. En même temps, une vignette électronique sera introduite.

Les Régions se sont également accordées pour effectuer les études nécessaires pour déterminer dans quelles conditions un prélèvement kilométrique pour véhicules légers peut être introduit à terme. Elles initieront pour ce faire un projet pilote dans la zone RER, sur la base d'un cahier des charges qui précise les coûts et les modalités d'exécution techniques, conditionné par un coût raisonnable.

Pour mener cette réforme globale et conjointe de la fiscalité routière, les Régions sont assistées par le consortium Fairway qui doit les aider sur les plans technique, économique-financier et juridique. Ce consortium est composé de KPMG et des associations d'avocats Eubelius et CMS De

Anderzijds maakt men ook de belastingen voor lichte voertuigen groener, door meer rekening te houden met milieuparameters, gehomologeerd door de EU. Er komt ook een elektronisch vignet.

De gewesten zullen voorts studies uitvoeren over een eventueel later in te voeren kilometerheffing voor lichte voertuigen. Zij zullen daartoe een proefproject in de GEN-zone opstarten.

Hierbij worden de gewesten op technisch, financieel en juridisch vlak bijgestaan door het consortium Fairway, dat bestaat uit KPMG, Eubelius en CMS DeBacker.

Een begeleidingscomité met vertegenwoordigers van de ministers-presidenten, de ministers van Mobiliteit, Infrastructuur, Leefmilieu en Financiën van elk gewest, vergadert minstens eenmaal per maand en controleert de voorstellen en studies van de verschillende werkgroepen, waarin de administraties vertegenwoordigd zijn.

De Brusselse regering heeft zich dus expliciet ertoe geëngageerd om de hervorming samen met de andere gewesten uit te voeren en zal dat niet op eigen houtje doen.

Voor de lichte voertuigen moet de hervorming met de invoering van een elektronisch vignet leiden tot een groenere fiscaliteit.

Het vignet zal, volgens het regeerakkoord, het recht omvatten om de wegen gedurende een bepaalde periode te gebruiken. Belgische inwoners zullen het automatisch betalen samen met de jaarlijkse verkeersbelasting.

Hun nummerplaat wordt dan opgenomen in een gegevensbank. Niet alle landen hanteren ons systeem, waarbij de nummerplaat eigendom is van de eigenaar. In Nederland hoort de nummerplaat bijvoorbeeld bij het voertuig en wordt ze mee doorverkocht.

Niet-inwoners zullen zelf de nodige stappen moeten doen om een tijdelijk vignet te krijgen voor een dag, een week of een maand. In Zwitserland kan men alleen een vignet voor een jaar kopen.

Backer.

Un comité de pilotage a également été créé. Celui-ci est composé de représentants des ministres-présidents, des ministres de la Mobilité, de l'Infrastructure, de l'Environnement et des Finances de chaque Région. Ce comité politique se réunit au moins une fois par mois pour donner son aval aux propositions et au travail d'étude des différents groupes de travail dans lesquels les administrations des trois Régions sont représentées.

En d'autres termes, le gouvernement bruxellois s'est clairement engagé à introduire une réforme conjointe et concertée avec les autres Régions. Il n'est donc pas question de faire cavalier seul.

Cette réforme doit, en ce qui concerne les véhicules légers, mener à une fiscalité automobile plus verte dont la base imposable sera constituée de paramètres environnementaux reconnus et homologués au niveau européen. Cette réforme pour véhicules légers ira de pair avec l'introduction d'une vignette électronique.

Cette vignette routière aura, selon l'accord politique, la forme d'un droit d'usage à la durée. Cela signifie que la vignette donne droit à l'utilisation, par un véhicule, pendant une période donnée, des infrastructures routières concernées. Les résidents belges pourront payer la vignette de manière automatique lors du paiement de la taxe de circulation annuelle.

Cela signifie un transfert de systèmes. Pour les véhicules immatriculés en Belgique, une fois la taxe payée, le numéro de plaque sera introduit dans la banque de données et la vignette sera activée. En Europe, des systèmes différents existent. Tout le monde ne connaît pas notre système, dans lequel la plaque est la propriété du propriétaire du véhicule. Dans certains pays, la plaque suit le véhicule et se vend avec lui. C'est le cas aux Pays-Bas.

Pour les non-résidents, l'automobiliste devra faire le nécessaire lui-même et se procurer une vignette temporaire pour un jour, une semaine ou un mois. Chez les Suisses, c'est plus simple : on ne peut acheter qu'une vignette à l'année.

Mme la présidente.- C'est cela, mais elle coûte cher.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Enfin, il pourra enregistrer le numéro de plaque de son véhicule soit au préalable par internet, soit via un point d'enregistrement tel qu'une station d'essence. Cette vignette pour véhicule léger couvrira une période donnée. Il n'est donc nullement question d'un droit d'usage à la distance qui exigerait que l'on s'acquitte de la taxe en fonction du nombre de kilomètres parcourus.

En l'état actuel des discussions entre Régions, cette vignette n'aura qu'un seul paramètre : la durée d'utilisation, comme en Suisse. Le nombre de kilomètres parcourus n'aura pas d'incidence.

Mme Anne-Sylvie Mouzon.- Même la cylindrée ?

M. Guy Vanhengel, ministre.- Non. Nous en sommes là.

Mme Anne-Sylvie Mouzon.- Donc, le manutentionnaire bruxellois qui va travailler dans un zoning flamand où ne passe aucun autobus paye la même chose que la personne qui a une grosse voiture et qui prend sa voiture pour aller faire de petites courses.

M. Guy Vanhengel, ministre.- C'est le cas maintenant aussi. Nous avons une taxe de circulation minimale pour tout le monde. Tout le monde paye.

Mme Anne-Sylvie Mouzon.- Ce que nous voulons, c'est une taxation juste et proportionnelle.

M. Guy Vanhengel, ministre.- Quel est le but principal de l'introduction de la vignette ? Faire participer les étrangers qui se déplacent sur notre réseau routier au financement de celui-ci. En Suisse, c'est très simple. Quelle que soit votre voiture, vous passez la frontière suisse, vous achetez la vignette et vous pouvez circuler pendant un an sur le réseau routier suisse. Ceux qui devront acheter une vignette chez nous payeront probablement un prix de base déjà inclus dans la taxe de circulation de tout un chacun.

Mevrouw de voorzitter.- Dat is wel een dure zaak.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *De niet-inwoners kunnen hun nummerplaat laten registreren via internet of aan een registratiepunt, bijvoorbeeld een tankstation. Het vignet geldt voor een bepaalde periode en staat dus los van het aantal afgelegde kilometers. Er zullen geen andere parameters gebruikt worden.*

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon (in het Frans).- *Ook niet de cylinderinhoud?*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Neen.*

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon (in het Frans).- *Een arbeider die gaat werken in een industriezone waar geen bus heen rijdt, betaalt dus evenveel als iemand die met een grote wagen naar de winkel gaat.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Dat geldt nu ook al voor de verkeersbelasting.*

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon (in het Frans).- *Wij vragen een rechtvaardige, proportionele belasting.*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Het vignet is in de eerste plaats bedoeld om ervoor te zorgen dat ook de buitenlanders op onze wegen deze mee helpen financieren. In Zwitserland betaalt iedereen gewoon een vast bedrag om een jaar te mogen rijden. De Belgen zullen wellicht een basisprijs betalen, die al inbegrepen is in de verkeersbelasting.*

Mme Anne-Sylvie Mouzon.- J'avais déjà de nombreuses bonnes raisons de ne jamais aller en Suisse, mais j'en ai une de plus.

M. Guy Vanhengel, ministre.- S'ajoutent à cette vignette tous les éléments qui constituent la différence entre ce que paient respectivement les propriétaires de petites et de grosses voitures. Tant pour l'exploitation du système que pour les contrôles, nous devons trouver une synergie maximale avec le système qui sera introduit pour la taxation au kilomètre des poids lourds. Les régimes des voitures légères et des poids lourds seront différents.

Pour ces derniers, on veut essayer de taxer en fonction du kilomètre parcouru. Pour le reste, je le répète, l'accord prévoit d'examiner la faisabilité d'un prélèvement kilométrique des voitures, ni plus ni moins.

Voilà où nous en sommes et ce que les trois Régions veulent réaliser ensemble. Le but n'est certainement pas de taxer plus. L'objectif est d'améliorer la mobilité, d'augmenter les prestations environnementales des trois Régions et d'instaurer une fiscalité plus équitable. Cela implique que tant les usagers belges que les usagers étrangers du réseau routier doivent contribuer à son entretien.

Il faut également tenir compte dans une plus large mesure des frais externes, tels que la pollution atmosphérique, les gaz à effet de serre et la congestion du trafic. Hormis les trois Régions, le pouvoir fédéral est également concerné. Aussi, une note conjointe à l'attention du comité de concertation est en train d'être finalisée par les trois Régions à propos de la réforme de la taxation routière. Le but est de clarifier le cadre juridique et fiscal, notamment en ce qui concerne le retrait de la Belgique d'un certain nombre de traités internationaux, la déductibilité des nouveaux prélèvements dans l'impôt des sociétés ou encore la problématique de la TVA.

Le travail qui nous attend est donc considérable. Dans le comité de pilotage précité, il a dès lors été convenu de mettre tous les moyens et tous les efforts dans la réalisation de l'accord politique, au lieu de lâcher des idées dans les médias.

Mme la présidente.- La parole est à M. De Wolf.

Mevrouw Anne-Sylvie Mouzon (in het Frans).- *Reden te meer om nooit naar Zwitserland te gaan!*

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Het vignet wordt aangevuld met een hele reeks elementen die wel het verschil maken tussen een kleine en een grote wagen. We moeten streven naar een maximale synergie met het systeem van kilometerheffing voor de vrachtwagens, dat toch verschillend is van dat voor de lichte voertuigen.*

Voor de vrachtwagens komt er een kilometerheffing, voor de lichte voertuigen onderzoeken we voorlopig alleen de haalbaarheid daarvan.

Het doel is zeker niet om meer te belasten, maar om de mobiliteit en het milieu te verbeteren en de belasting rechtvaardiger te maken. Dat houdt in dat ook de buitenlandse gebruikers betalen voor het onderhoud van de wegen.

We moeten ook meer rekening houden met de externe kosten als gevolg van onder andere de vervuiling en de verkeersdruk. Ook de federale overheid is bij het dossier betrokken. De drie gewesten werken aan een nota over het juridische en fiscale kader voor het Overlegcomité. Die moet duidelijkheid scheppen over het uittreden van België uit een aantal internationale verdragen, de aftrekbaarheid van de nieuwe belasting in de bedrijfsbelasting en de kwestie van de btw.

Er is dus nog veel werk aan de winkel. Het begeleidingscomité richt al zijn inspanningen op de verwezenlijking van het politieke akkoord, in plaats van ideeën te lanceren in de media.

Mevrouw de voorzitter.- De heer De Wolf heeft het woord.

M. Vincent De Wolf.- Je suis très surpris de la réponse du ministre. Si telle est la position des trois Régions, la montagne va accoucher d'une souris. Seul l'aspect des poids lourds - certes intéressant par leur caractère polluant, sonore et dégradant pour les routes - est pris en compte, qui va toucher les véhicules étrangers. Pour le reste, cela revient à remplacer la taxe d'immatriculation par une autre taxe, qui s'épuise avec le temps, que l'on roule ou que l'on ne roule pas. L'objectif est donc manqué : on ne réduit ni la pollution, ni les heures de pointe, on ne s'attache pas à certains types de routes ou de véhicules. Cela se résume à la possibilité d'un financement par les usagers des routes venant d'ailleurs, notamment les navetteurs flamands.

Je n'ai pas vraiment reçu de réponse, même si je comprends, de manière prospective, qu'il n'y aura pas de changement de taxation, dans une perspective de neutralité fiscale. Le travailleur, la personne physique ou l'indépendant qui a besoin d'un véhicule paiera ni plus ni moins qu'aujourd'hui.

Mme la présidente.- La parole est à M. Vanhengel.

M. Guy Vanhengel, ministre.- La vignette va permettre d'introduire une technique qui pourra servir, à terme, à d'autres fins. Concernant l'aspect environnemental, cette vignette sera un élément d'un prix de base également valable pour les étrangers. Comme la taxe de circulation aujourd'hui, les Régions auront la possibilité, au-delà du prix de base de la vignette, de jouer avec des paramètres de type écoscore, etc. La Flandre vient d'ailleurs de le faire.

M. Vincent De Wolf.- Sur la base de l'article 113.1 du Règlement, je déposerai une proposition d'ordre du jour motivé. Nous demandons que le gouvernement bruxellois favorise le dialogue et la concertation entre les entités et l'État fédéral pour l'instauration de cette taxe, que l'on considère l'impact socio-économique de cette mesure en termes d'attrait de développement d'entreprises et de maintien d'un marché concurrentiel de l'emploi, que l'on évite toute pénalisation des travailleurs qui ont besoin d'une automobile dans le cadre de leur activité professionnelle, que l'on veille à une neutralisation

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Het antwoord van de minister verbaast me. Het lijkt erop dat de berg een muis baart. Er wordt enkel een wegeenvignet voor vrachtwagens ingevoerd. Uiteindelijk wordt de belasting op inverkeerstelling vervangen door een nieuwe heffing. Daarmee zullen we noch het probleem van de vervuiling, noch dat van de piekuren oplossen. Er wordt zelfs geen rekening gehouden met het type voertuig of weg. De maatregel beperkt zich tot financiering door weggebruikers van buiten Brussel.*

Ik begrijp dat u alleszins hebt gekozen voor een fiscaal neutraal initiatief.

Mevrouw de voorzitter.- De heer Vanhengel heeft het woord.

De heer Guy Vanhengel, minister (in het Frans).- *Met de techniek van het vignet kunnen uiteindelijk ook andere doelen worden verwezenlijkt.*

Het vignet wordt verkocht tegen een basisprijs, die ook geldig is voor buitenlanders. Daarnaast hebben de gewesten de mogelijkheid om bijvoorbeeld de ecoscore in rekening te brengen bovenop de basisprijs van het vignet. Vlaanderen heeft dat trouwens zopas gedaan.

De heer Vincent De Wolf (in het Frans).- *Ik zal conform artikel 113.1 van het Reglement een gemotiveerde motie indienen. Daarin vraag ik, ten eerste, dat de Brusselse regering overlegt met de andere gewesten en de federale regering over de heffing. Ten tweede dring ik erop aan dat ze rekening houdt met de sociaal-economische gevolgen van de maatregel voor de ontwikkeling van de bedrijven en het behoud van de werkgelegenheid. Ten derde moet zij ervoor waken de werknemers te penaliseren die hun auto nodig hebben voor hun job. Ten vierde moet zij de fiscale neutraliteit van de heffing verzekeren. Ten vijfde*

de la taxe par suppression et remplacement des taxes actuelles, que l'on veille à l'existence d'une offre de qualité des transports publics, que l'on apporte des garanties en matière de respect de la vie privée et que l'on poursuive la réflexion quant au financement alternatif du transport public.

Dans sa réponse, le ministre ne s'est pas du tout inscrit en faux par rapport à mes demandes. Je suis dès lors plein d'espoir et d'optimisme pour que le feu vert soit donné à cette proposition d'ordre du jour motivé.

Mme la présidente.- La parole est à Mme Persoons.

Mme Caroline Persoons.- Vous n'avez pas du tout répondu à ma question sur la combinaison entre cette future taxe kilométrique pour les voitures et les décisions du gouvernement bruxellois concernant les zones de basses émissions. Dans ces zones de basses émissions, il y aurait aussi un petit ticket en plus. Dans les décisions prises sous cette législature par le gouvernement bruxellois, il y avait une volonté de faire avancer ce projet de zones de basses émissions. Maintenant, cela a l'air de ne plus du tout avancer. On attend de voir ce que donnent les négociations avec les deux autres Régions et le consortium Fairway...

Dans vos réponses, on comprend ce qui avance avec les deux autres Régions et l'État fédéral, mais on ne comprend pas quelle est la volonté, au niveau du gouvernement bruxellois, de continuer à avancer sur des politiques plus actives pour une vraie décongestion de la ville et une vraie limitation de l'entrée des voitures.

Tout ce que vous avez expliqué, la taxe kilométrique intelligente, etc., est parfaitement cumulable avec un péage urbain. C'est à ce dispositif qu'il faut arriver, car la taxe ne résoudra rien en termes de congestion ni en termes de nouveau financement pour les transports publics en Région bruxelloise.

Il y a déjà eu des dates cibles. Je ne sais pas si c'est pour 2013 ou 2014, ni si ce sont des dates cibles qui vont être reportées. Je crois qu'il faut agir en termes de limitation de la congestion à Bruxelles et d'augmentation des transports urbains. Sur ce point, on ne voit pas avancer clairement les choses.

moet zij zorgen voor een kwaliteitsvol openbaarvervoeraanbod. Ten zesde vraag ik dat zij de nodige garanties biedt inzake de bescherming van de private levenssfeer en ten slotte verzoek ik de regering om voort na te denken over de alternatieve financiering van het openbaar vervoer.

Het antwoord van de minister leek mijn opmerkingen niet tegen te spreken en daarom hoop ik dat mijn motie het groen licht krijgt.

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Persoons heeft het woord.

Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).- *U hebt mijn vraag over de nieuwe kilometerheffing in lage-emissiezones niet beantwoord. Aanvankelijk wou de regering het project van lage-emissiezones laten vooruitgaan, maar nu wacht zij de resultaten van de onderhandelingen met de twee andere gewesten en het Fairway Consortium af.*

Het overleg met de twee andere gewesten en de federale overheid vordert kennelijk wel, maar de Brusselse regering zet geen stappen voorwaarts inzake een actieve politiek om de verkeerscongestie in de stad op te lossen en het aantal binnenkomende voertuigen te beperken.

Een slimme kilometerheffing zonder stadstol zal helemaal niets veranderen aan de verkeerscongestie en is onvoldoende om het openbaar vervoer in Brussel te herfinancieren.

U stelt een aantal data voorop, maar misschien worden die niet gehaald. Mijns inziens moeten we werken met streefdoelen in verband met de vermindering van de verkeerscongestie en de uitbreiding van het openbaarvervoeraanbod.

Ordres du jour – Dépôt

Mme la présidente.- En conclusion des interpellations jointes, un ordre du jour motivé est déposé par M. Vincent De Wolf.

(voir annexes p. 76)

QUESTIONS ORALES

Mme la présidente.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

concernant "la taxe de mise en circulation sur les voitures diesel".

Mme la présidente.- À la demande de l'auteure, excusée, la question orale est transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME BARBARA TRACHTE

À M. GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES,

Moties – Indiening

Mevrouw de voorzitter.- Naar aanleiding van de toegevoegde interpellaties, wordt een gemotiveerde motie ingediend door de heer Vincent De Wolf.

(zie bijlagen blz. 76)

MONDELINGE VRAGEN

Mevrouw de voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

betreffende "de belasting op de inverkeerstelling voor dieselauto's".

Mevrouw de voorzitter.- Op aanvraag van de indiener, die verontschuldigd is, wordt de mondelinge vraag in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW BARBARA TRACHTE

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