

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 januari 2019

WETSVOORSTEL

**tot oprichting van een organiek
begrotingsfonds ter financiering
van investeringen in het personenvervoer
per spoor**

(ingediend door de heer Georges Dallemagne)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 janvier 2019

PROPOSITION DE LOI

**portant création d'un fonds budgétaire
organique pour le financement des
investissements dans le domaine du transport
ferroviaire de personnes**

(déposée par M. Georges Dallemagne)

SAMENVATTING

In het raam van de taxshift werd beslist de accijnzen op diesel te verhogen. Dit wetsvoorstel heeft tot doel de opbrengst van die verhoging toe te wijzen aan investeringen in vervoersmodi anders dan voertuigen met verbrandingsmotor, en meer bepaald aan investeringen van de NMBS en Infrabel ten voordele van het personenvervoer per spoor.

De tweeledige doelstelling van de accijnzen (milieubescherming en minder autogebruik om de opwarming van onze planeet tegen te gaan) zal des te beter worden gehaald indien een minder vervuilend en minder koolstofuitstotend alternatief wordt gecreëerd of versterkt, met name treingebruik.

RÉSUMÉ

L'objet de la proposition de loi est d'affecter le produit de l'augmentation des accises sur le diesel dans le cadre du tax shift aux investissements pour la mobilité alternative à la voiture à moteur à combustion et particulièrement aux investissements de la SNCB et d'Infrabel en faveur du transport ferroviaire de voyageurs.

Le double objectif des accises (de protection de l'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique via une moindre utilisation des véhicules) sera d'autant mieux rencontré qu'une offre alternative moins polluante et émettant moins de carbone sera établie ou renforcée, notamment au niveau ferroviaire.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

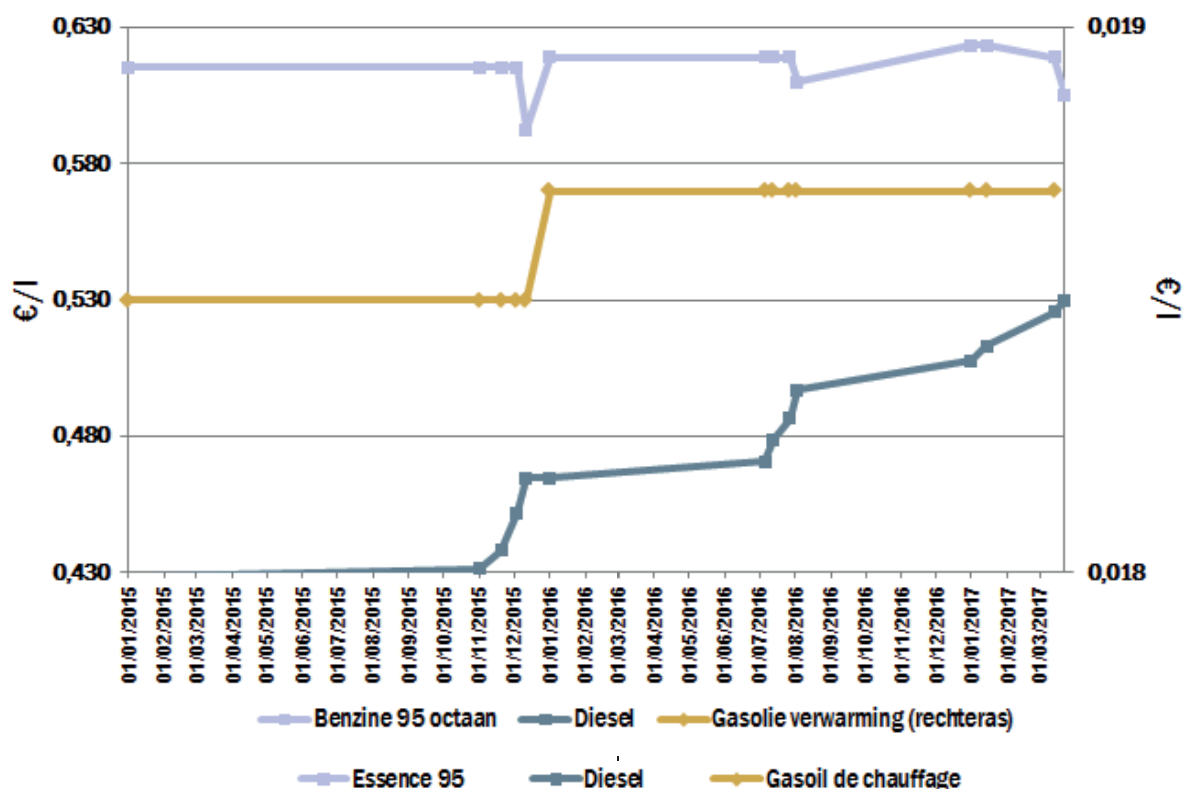
DAMES EN HEREN,

De regering-Michel besliste om vanaf november 2015 de accijnzen op diesel aanzienlijk te verhogen, waardoor de prijs van diesel aan de pomp hoger ligt. De accijnzen op benzine zijn over het geheel genomen stabiel gebleven.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le gouvernement Michel a décidé d'augmenter fortement les accises sur le diesel depuis novembre 2015 et d'augmenter ainsi le prix du diesel à la pompe. Les accises sur l'essence sont, elles, restées globalement stables.



Figuur 1: Evolutie van de accijnstarieven voor 95 octaanbenzine, diesel en stookolie in België (euro/liter).

Bron: <https://www.petrolfed.be/nl/petroleumindustrie/fiscaliteit/evolutie-van-de-accijnstarieven-op-de-voornaamste-petroleumproducten>

De verhoging van de accijnzen beoogt de burgers ertoe aan te zetten te kiezen voor benzineauto's in plaats van dieselauto's. Het is de bedoeling het milieu te vrijwaren, alsook het gebruik van auto's met verbrandingsmotor te verminderen en over te stappen op andere vervoersmodi, om aldus het klimaat te beschermen. De regering-Michel heeft die verhoging van de accijnzen op diesel altijd voorgesteld als een milieuheffing om de

Figure 1: Évolution du taux d'accises de l'essence 95 octane, du diesel et du gasoil de chauffage en Belgique (euros/litre).

Source: <https://www.petrolfed.be/fr/lindustrie-p%C3%A9troli%C3%A8re/fiscaliteit/%C3%A9volution-des-taux-daccises-sur-les-principaux-produits-p%C3%A9troliers>

L'augmentation des accises a pour objectif d'inciter les citoyens à opter pour des voitures à essence plutôt que des voitures roulant au diesel afin, d'une part, de préserver l'environnement et, d'autre part, qu'ils utilisent moins leur voiture à moteur à combustion au profit d'autres modes de transport afin de préserver le climat. Le gouvernement Michel a toujours présenté cette augmentation des accises sur le diesel comme

taxshift te financieren. Diesel produceert immers meer fijne stofdeeltjes en die hebben een negatievere invloed op de gezondheid dan de uitstoot door de verbranding van benzine. Alle auto's met verbrandingsmotoren stoten wel kooldioxide uit, wat bijdraagt aan de opwarming van de planeet.

Het is voor veel burgers echter niet mogelijk hun auto te vervangen door een minder vervuilend voertuig aangezien zulks duur uitvalt. Die auto niet gebruiken is al evenmin een optie omdat het openbaar vervoer of het gedeeld vervoer niet aan hun reisbehoeften beantwoordt, dan wel omdat er te weinig infrastructuur voor "zachte mobiliteit" voorhanden is. Vooral wie in landelijk gebied woont, is heel afhankelijk van de auto. Daardoor verandert het mobiliteitsgedrag niet, althans niet op korte termijn, en wordt de tweeledige doelstelling van milieubehoud en tegengaan van de opwarming van de planeet niet gehaald. De gevolgen voor de koopkracht van de burgers zijn daarentegen heel reëel.

Er dient te worden voorzien in een ruimer aanbod aan vervoersmodi, anders dan de auto met verbrandingsmotor, die aan de reisbehoeften van de burgers zijn aangepast. Hoe beter en ruimer uitgebouwd het minder vervuilende en minder CO₂-uitstotende alternatief, met name treingebruik, hoe beter de tweeledige doelstelling (milieubescherming en het tegengaan van de opwarming van de planeet) gediend wordt, precies omdat minder gebruik wordt gemaakt van voertuigen met verbrandingsmotor.

De investeringsbehoeften van Infrabel en van de NMBS beïnvloeden echter de uitbouw van alternatieven voor het gebruik van privévoertuigen: die behoeften zijn groot, maar de middelen die ervoor worden uitgetrokken, volstaan niet om ze te dekken. Die middelen zijn zelfs afgenomen, wat de doelstellingen van de accijnsverhoging echt ondermijnt. De middelen die de regering-Michel voor mobiliteit heeft uitgetrokken, zullen gedurende deze regeerperiode 54 (2014-2019) immers met 1,5 miljard euro zijn afgenomen ten opzichte van 2014 (zie figuur 2).

De samenleving kan niet afstappen van een op voertuigen met verbrandingsmotor toegespitste mobiliteit als niet zwaar wordt geïnvesteerd in andere vervoersmodi. Het is niet normaal dat de accijnzen stijgen en de federale uitgaven voor mobiliteit afnemen.

Een verhoging – géén verlaging – van de financiering van het openbaar vervoer en meer bepaald van het spoorvervoer, is dringend en onontbeerlijk. Infrabel stelt momenteel tal van onderhoudswerkzaamheden aan het

une taxation environnementale en vue de financer le tax shift. En effet, le diesel produit plus de particules fines et ces particules impactent plus négativement la santé que l'essence. Toutes les voitures à moteur à combustion émettent du dioxyde de carbone, qui participe au réchauffement climatique.

Il n'est pourtant pas possible pour de nombreux citoyens de remplacer leur voiture par un véhicule moins polluant, vu le coût important, ou encore de ne pas utiliser leur véhicule automobile, vu une offre de transport public ou partagé inadaptée à leurs besoins de déplacements ou encore d'infrastructures de mobilité douce insuffisantes. Les personnes habitant dans des milieux ruraux sont particulièrement captives de leur voiture. Cela a pour résultat, d'une part, que les comportements ne changent pas, au moins à court terme, et, d'autre part, que le double objectif de préservation de l'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique n'est pas atteint, alors même que l'impact sur le pouvoir d'achat des citoyens est bien réel.

Il est nécessaire de renforcer l'offre de transports alternatifs à la voiture à moteur à combustion adaptée aux besoins de déplacement des citoyens. Le double objectif de protection de l'environnement et de lutte contre le réchauffement climatique via une moindre utilisation des véhicules à moteur à combustion sera d'autant mieux servi qu'une offre alternative moins polluante et émettant moins de CO₂ sera offerte ou renforcée, notamment au niveau ferroviaire.

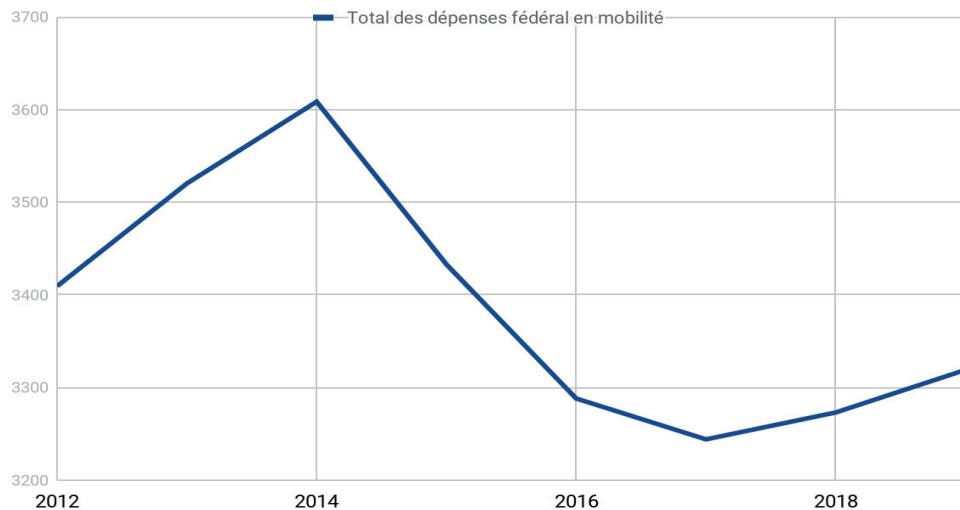
Les besoins d'investissement d'infrabel et de la SNCB conditionnent l'émergence d'alternatives aux véhicules particuliers. Ces besoins sont fort importants et ne sont pas rencontrés de façon suffisante par les moyens financiers qui leur sont octroyés. Or, ces moyens ont diminué, ce qui nuit gravement à l'objectif de l'augmentation des accises. Les moyens alloués à la mobilité par le gouvernement Michel ont en effet été réduits de 1,5 milliards sur la durée de cette législature 54 (années 2014-2019) par rapport au niveau de 2014 (conf. Figure 2).

On ne peut pas quitter un mode d'organisation de la société axé sur les véhicules à moteur à combustion sans investir massivement dans les autres moyens de transport. Il n'est pas normal que les accises augmentent et que les dépenses en mobilité du fédéral diminuent.

C'est une augmentation, et non une diminution, du financement des transports publics et particulièrement du rail qui est indispensable et urgente. En effet, Infrabel procède actuellement à de nombreux reports

spoorwegnet uit wegens ontoereikende middelen, en heeft aangekondigd dat zonder forse herfinanciering het volledige spoorwegnet in 2021 niet langer kan worden geëxploiteerd. Het bedrag van die bijkomende en noodzakelijke financiering zal eind 2019 bekend zijn, na een studie van de huidige staat van het netwerk.

de maintenance du réseau ferroviaire faute de moyens et a annoncé qu'il ne serait pas en mesure d'assurer l'exploitation de l'ensemble du réseau ferroviaire en 2021 sans un refinancement important. Le montant de ce financement complémentaire et nécessaire sera connu, fin 2019, suite à une étude de l'état actuel du réseau.



Figuur 2: Evolutie van de federale overheidsuitgaven voor Mobiliteit (Sectie 33, FOD Mobiliteit en Vervoer) over de periode 2012-2019. In miljoenen euro. Bron: Algemene uitgavenbegroting.

Figure 2: Évolution des dépenses en Mobilité (division 33, SPF Mobilité et Transport) du gouvernement fédéral sur la période 2012-2019. Millions d'euros. Source: Budget général des dépenses.

De Nationale Bank heeft in november 2015 de macro-economische impact van de taxshift op de Belgische economie geëvalueerd¹. Bij de financieringsmaatregelen werd de accijnsverhoging op diesel over de periode 2015-2020 geschat op minstens 650 miljoen euro (exclusief prijs- en volume-effecten); andere schattingen maken gewag van meer dan 1 miljard euro.

La Banque nationale a évalué l'incidence macroéconomique sur l'économie belge du tax shift en novembre 2015¹. Parmi les mesures de financement, l'augmentation des accises sur le diesel avait été estimée à au moins 650 millions d'euros cumulés sur la période 2015-2020 (hors effets prix et volume). D'autres estimations évoquent plus d'un milliard d'euros.

Het onsamenhangend beleid – minder investeringen voor het openbaar vervoer en tegelijk hogere accijnzen op diesel – doet vermoeden dat de regering-Michel die accijnzen verhoogt om ontvangsten voor de Staat te genereren, niet om het klimaat te redden.

L'incohérence de la politique qui, d'une part, baisse les investissements dans les transports publics et qui, d'autre part, procède à des augmentations des droits d'accise sur le diesel donne à penser que le gouvernement Michel lève les accises pour générer des revenus pour l'État et non pas pour sauver le climat.

Die perceptie bij de burgers versterkt het al aanwezige ongenoegen bij de mensen die niet zonder auto op diesel kunnen, waardoor zij hun koopkracht zien afnemen. Dat ongenoegen kwam tot uiting in het protest van de "gele hesjes-beweging".

Cette perception ressentie par les citoyens renforce la frustration déjà ressentie par ceux qui sont incapables de se passer de leur voiture roulant au diesel et qui voient dès lors leur pouvoir d'achat diminuer. Cette frustration s'est exprimée dans le mouvement dit des "Gilets Jaunes".

¹ https://www.nbl.be/doc/ts/other/ds1511531_taxshift.pdf.

¹ https://www.nbb.be/doc/ts/publications/other/ds1511531_taxshift_fr.pdf.

Dat begrijpelijke protest wordt gerecupereerd door extreme en populistische groeperingen. Om de populistische reactie tegen te gaan, moet een logisch en verantwoordelijk antwoord moet worden aangereikt voor de moeilijkheden waarmee de burgers kampen en voor de uitdagingen inzake het klimaat. Dit wetsvoorstel heeft tot doel de opbrengst van de accijnsverhoging op diesel toe te wijzen aan investeringen in vervoersmodi anders dan voertuigen met verbrandingsmotor, en meer bepaald aan investeringen van de NMBS en Infrabel ten voordele van het personenvervoer per spoor.

Naast de herfinanciering van Infrabel en van de NMBS zou men kunnen investeren in maatregelen die het verkeer vlotter doen verlopen, door te investeren in “intelligente technologieën”. Met een vlotter verkeer vermindert ook de uitstoot van fijne stofdeeltjes en van kooldioxide, aangezien de auto's dan minder lang rijden én minder vaak moeten versnellen en vertragen.

Met de oprichting van een begrotingsfonds wordt legt niet alleen een verband gelegd tussen de opbrengst van de accijnsverhoging op diesel en de investeringen in de spoorweginfrastructuur voor het personenvervoer, er wordt tevens voorzien in een programmering van de investeringen (een dergelijk fonds hoeft immers geen rekening te houden met het beginsel van de jaarperiodiciteit, waarbij het geld dat in een bepaald jaar niet wordt gebruikt, behouden blijft voor de volgende jaren). Mobiliteit heeft precies nood aan engagementen inzake investeringen op lange termijn, die gespreid zijn in de tijd.

Ce mouvement compréhensible fait l'objet d'une récupération par les mouvements extrêmes et populistes. Il faut apporter une réponse logique et responsable tant aux difficultés des citoyens qu'aux enjeux climatiques pour chasser la réponse populiste. L'objet de la proposition de loi est d'affecter le produit de l'augmentation des accises sur le diesel aux investissements pour la mobilité alternative à la voiture à moteur à combustion et, particulièrement, aux investissements de la SNCB et d'Infrabel en faveur du transport ferroviaire de voyageurs.

En plus du refinancement d'Infrabel et de la SNCB, il serait possible d'investir dans des mesures de fluidification du trafic, en investissant dans des technologies intelligentes. La fluidification du trafic est aussi de nature à limiter les émissions de particules fines et de dioxyde de carbone, vu que les voitures circulent moins longtemps et avec moins d'alternance entre l'accélération et la décélération.

La création d'un fonds budgétaire, d'une part, crée un lien entre le produit de l'augmentation des accises sur le diesel et les investissements dans les infrastructures ferroviaires pour le transport de personnes et, d'autre part, assure une programmation des investissements, vu que le fonds échappe au principe d'annualité (il garde ce qu'il n'a pas consommé une année pour les années suivantes). La mobilité a justement besoin d'engagements dans des investissements à long terme et échelonnés dans le temps.

Georges DALLEMAGNE (cdH)

WETSVOORSTEL**Art. 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Met toepassing van artikel 62, eerste lid, van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat, wordt bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een begrotingsfonds opgericht voor de financiering van de investeringen in het personenvervoer per spoor.

Art. 3

Het voormelde fonds wordt gefinancierd door een inhouding op de opbrengst van de accijnzen op diesel. De Koning bepaalt het percentage van die inhouding, zodanig dat het overeenkomt met de bedragen die voortvloeien uit de accijnsverhoging op diesel waartoe vanaf 1 januari 2015 werd beslist, overeenkomstig de artikelen 414 tot 440 van de programmawet van 27 december 2004.

Art. 4

De ontvangsten van het voormelde fonds worden gebruikt voor de financiering van subsidies voor de investeringsuitgaven van de NMBS en van Infrabel voor het personenvervoer per spoor.

Art. 5

In de tabel als bijlage bij de organieke wet van 27 december 1990 tot oprichting van begrotingsfondsen wordt rubriek 33, zoals die het laatst werd gewijzigd bij de programmawet (I) van 26 december 2015, aangevuld met het volgende:

“Naam van het organiek begrotingsfonds”

33-13 Begrotingsfonds voor de financiering van de investeringen in het personenvervoer per spoor.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

En application de l'article 62, § 1^{er}, de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral, il est créé un fonds budgétaire pour le financement des investissements dans le domaine du transport ferroviaire de personnes auprès du service public fédéral Mobilité et transports.

Art. 3

Le fonds précité est alimenté par un prélèvement sur le produit des accises sur le diesel. Le Roi détermine ce pourcentage de prélèvement afin qu'il corresponde aux montants issus des augmentations du taux d'accises sur le diesel décidées à partir du 1^{er} janvier 2015, conformément aux articles 414 à 440 de la loi-programme du 27 décembre 2004.

Art. 4

Les recettes du fonds précité sont utilisées pour financer des subventions pour les dépenses d'investissement de la SNCB et d'Infrabel pour le transport ferroviaire de personnes.

Art. 5

Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, la rubrique 33, modifiée en dernier lieu par la loi-programme (I) du 26 décembre 2015, est complétée par ce qui suit:

“Dénomination du fonds budgétaire organique:

33-13 Fonds budgétaire pour le financement des investissements dans le domaine du transport ferroviaire de personnes.

Aard van de toegewezen ontvangsten:

Een heffing op de opbrengst van de accijnzen op diesel ten belope van de bedragen die voortvloeien uit de accijnsverhogingen op diesel sinds 1 november 2015, zoals bepaald door de Koning, overeenkomstig artikel 3 van de wet van ... tot oprichting van een organiek begrotingsfonds ter financiering van investeringen in het personenvervoer per spoor.

Aard van de toegestane uitgaven:

De uitgaven als bedoeld in artikel 4 van de wet van ... tot oprichting van een organiek begrotingsfonds ter financiering van investeringen in het personenvervoer per spoor.”

22 oktober 2018

Nature des recettes affectées:

Un prélèvement sur le produit des accises sur le diesel à concurrence des montants issus des augmentations du taux des accises sur le diesel intervenues depuis le 1^{er} novembre 2015, tel que déterminé par le Roi, en vertu de l'article 3 de la loi du ... portant création d'un fonds budgétaire organique pour le financement des investissements dans le domaine du transport ferroviaire de personnes.

Nature des dépenses autorisées:

Les dépenses visées à l'article 4 de la loi du ... portant création d'un fonds budgétaire organique pour le financement des investissements dans le domaine du transport ferroviaire de personnes.”

22 octobre 2018

Georges DALLEMAGNE (cdH)