

DRUKPROEF - EPREUVE

DOC 52 0000/000

DOC 52 0000/000

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BON A TIRER
AFDRUKKEN
DATE-DATUM
<i>Jean Cornil</i>
SIGNATURE
HANDTEKENING

+ prise en considération.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 janvier 2010.

00 maand 2009

00 mois 2009

WETSVOORSTEL

**tot invoering van een belastingkrediet
voor de aankoop van een fiets**

(ingediend door de heer Jean Cornil)

PROPOSITION DE LOI

**instaurant un crédit d'impôt pour
l'achat d'une bicyclette**

(déposée par M. Jean Cornil)

*Guy Coëme
Marie Arène
Alain Mathot*

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe voor de aanschaf van een fiets een belastingkrediet in te voeren ten belope van 40% van de aankoopwaarde van die fiets. Het bedrag van die belastingvermindering is evenwel beperkt tot 200 euro per fiets per jaar.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à instaurer un crédit d'impôt pour l'achat d'une bicyclette à concurrence de 40% de la valeur d'acquisition de la bicyclette. Le montant de ce crédit d'impôt est toutefois plafonné à 200 euros par bicyclette par an.

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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: couverture blanche; COM: couverture saumon)
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

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
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De fiets is een van de vervoermiddelen die helpen de maatschappelijke vraagstukken waarmee wij vandaag te maken krijgen het hoofd te bieden, terwijl hij bovendien de minste infrastructuur vergt en de gebruiker het minste kost.

Fietsen: een troef voor milieu, gezondheid en mobiliteit

Moet er, terwijl het Federaal Planbureau voor de periode van 2005 tot 2030 verwacht dat de uitstoot van broeikasgassen door het verkeer met 12,5% zal stijgen¹ en dat de oliepiek reeds of bijna is overschreden, nog aan worden herinnerd dat de fiets geen enkel gas uitstoot en geen aardolie verbruikt? Hij is dus een belangrijke troef bij de oplossingen die hoe dan ook moeten worden uitgewerkt om onze uitstoot van broeikasgassen en ons verkwistende oliegebruik drastisch terug te dringen.

Op gezondheidsvlak gaat de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) ervan uit dat meer dan 30% van de Europese volwassenen onvoldoende actief is. Bovendien wordt almaar minder fysieke activiteit verricht. Lichamelijke inactiviteit is in de ontwikkelde landen — na tabaksverslaving — evenwel de tweede belangrijkste risicofactor. Ze verhoogt het totale sterftecijfer, verdubbelt het risico op hart- en vaatziekten, diabetes en obesitas, en verhoogt aanzienlijk het risico op hoge bloeddruk, lipidestoornissen, darmkanker, osteoporose, depressie en angst. Volgens de WGO kunnen al die kwalen met geregeld en matig fietsen efficiënter worden tegengegaan².

Inzake mobiliteit hebben Brussel en andere steden almaar meer met verkeersproblemen te kampen. Bovendien zou volgens het Federaal Planbureau het aantal ritten tussen 2005 en 2030 sterk moeten stijgen³. De auto zou het meest gebruikte vervoermiddel blijven, terwijl het openbaar vervoer per bus te lijden zou hebben van de lagere snelheid op het wegennet. De snelheid op de weg zou nog verder dalen, zowel tijdens de dal- als de spitsuren. Tijdens de spitsuren valt tegen 2030 een snelheidsdaling met 23% tegenover 2005 te verwachten.

¹ *Langetermijn vooruitzichten van transport in België: Referentiescenario en twee beleidsscenario's*, Federaal Planbureau, Brussel, juni 2008, blz. 17.

² WGO, 4 april 2002, <http://www.euro.who.int/document/cma/whdfactsheet2002f.pdf>.

³ *Langetermijn vooruitzichten van transport in België: Referentiescenario en twee beleidsscenario's*, Federaal Planbureau, Brussel, juni 2008, blz. 6-18.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La bicyclette est l'un des moyens de transport qui contribue à répondre aux problèmes de société que nous rencontrons aujourd'hui, tout en étant le plus économique tant en termes d'infrastructure que par les frais à supporter par l'utilisateur.

La bicyclette: un atout pour l'environnement, la santé et la mobilité

Alors que le Bureau fédéral du Plan prévoit une progression des émissions des gaz à effet de serre dans les transports de 12,5% de 2005 à 2030¹ et que le pic de pétrole est ou est sur le point d'être dépassé, faut-il rappeler que la bicyclette ne produit aucun gaz et ne consomme pas de pétrole? Elle représente donc un atout essentiel dans les solutions que nous devons développer pour réduire impérativement et drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre et notre consommation effrénée de pétrole.

Sur le plan de la santé, l'OMS considère que plus de 30% des adultes européens sont insuffisamment actifs. En outre, l'activité physique continue de baisser. Or l'inactivité physique est le deuxième principal facteur de risque dans les pays développés, après le tabagisme. Elle augmente la mortalité totale, double le risque de maladies cardiovasculaires, de diabète et d'obésité, et accroît de façon appréciable le risque d'hypertension, de troubles lipidiques, de cancer du côlon, d'ostéoporose, de dépression et d'anxiété. Toujours selon l'OMS, la pratique régulière et modérée du vélo permet de lutter efficacement contre tous ces problèmes².

Dans le domaine de la mobilité, Bruxelles et d'autres villes du pays connaissent des difficultés croissantes en matière de circulation. De plus, selon le Bureau fédéral du Plan³, le nombre de trajets devrait augmenter sensiblement entre 2005 et 2030. La voiture demeurerait le mode de transport dominant alors que les transports en commun par bus pâtiraient de la baisse de la vitesse sur le réseau routier. La vitesse sur la route diminuerait encore, tant en heures creuses qu'en heures de pointe. Pour ce qui est des heures de pointe, une diminution

¹ Bureau fédéral du Plan, *Perspectives à long terme du transport en Belgique: Scénario de référence et deux scénarios alternatifs*, juin 2008, p. 17.

² OMS, 4 avril 2002, <http://www.euro.who.int/document/cma/whdfactsheet2002f.pdf>.

³ Bureau fédéral du Plan, *Perspectives à long terme du transport en Belgique: Scénario de référence et deux scénarios alternatifs*, juin 2008, p. 6-18.

Dat betekent dus dat als we ons mobiliteitsbeleid niet bijsturen, wij met nog zwaardere verkeersmoeilijkheden zullen worden geconfronteerd. Aangezien in België echter meer dan de helft van onze ritten binnen een straal van 5 km² blijven en de overgrote meerderheid daarvan per auto wordt afgelegd, staat het buiten kijf dat de fiets momenteel te weinig wordt gebruikt en dat hij stelselmatig de auto zou moeten vervangen in alle situaties waar dat mogelijk is.

Tot slot neemt de fiets weinig ruimte in, veroorzaakt hij geen geluidshinder, draagt hij bij tot de leefbaarheid van onze steden, en zal hij altijd oneindig veel minder gevaarlijk zijn dan auto's.

De fiets en de overheid

Hoewel de fiets in verscheidene opzichten interessant is, heeft de overheid hem lange tijd stiefmoederlijk behandeld ten opzichte van de auto, waarop alle infrastructuur is afgestemd. Dank zij het noeste vrijwilligerswerk van het verenigingsleven heeft de overheid op alle echelons evenwel de afgelopen decennia een beleid uitgebouwd om het fietsgebruik aan te moedigen. Dankzij de aanpassing van het verkeersreglement ten voordele van de fiets, de aanleg van fietspaden en de herinrichting van de steden kon de veiligheid van fietsers fors worden verhoogd.

Voorts zijn financiële inspanningen geleverd. Zo werd bijvoorbeeld bij de wet van 8 augustus 1997 de toekenning bekrachtigd van een kilometervergoeding voor woon-werkverkeer per fiets. Een ander toe te juichen initiatief is het "I bike I move"-project van de stad Hasselt en de lokale bedrijven, die besloten hebben 1 000 werknemers een fiets en een onderhoudscontract voor een jaar te schenken.

Die inspanningen zijn een stap in de goede richting. Zo rijden er in de Brusselse straten almaar meer fietsers, terwijl ze enkele jaren geleden nog even zeldzaam waren als witte raven.

Doel van het wetsvoorstel

Gezien de urgentie en de ernst van de hierboven uiteengezette knelpunten, lijkt het evenwel wenselijk bijkomende inspanningen te leveren om ervoor te zorgen dat de fiets het vervoermiddel bij uitstek wordt, mits hij daarop afgestemd is.

de la vitesse de 23% en 2030 par rapport à celle de 2005 est à prévoir. Cela signifie donc que si nous ne réorientons pas notre politique de mobilité, nous connaissons des difficultés de circulation encore plus lourdes que celles que nous connaissons aujourd'hui. Or, quand on sait qu'en Belgique plus de la moitié de nos trajets s'effectue dans un rayon de moins de 5 km² et que la très grande majorité de ceux-ci s'effectue en voiture, il est incontestable que la bicyclette qui est sous-utilisée actuellement, devrait systématiquement remplacer la voiture dans toutes les situations où cela est possible.

Enfin la bicyclette prend peu de place, n'émet pas de nuisances sonores, participe au développement de la convivialité dans nos agglomérations et restera toujours infiniment moins dangereuse que la voiture.

La bicyclette et les pouvoirs publics

Malgré son intérêt multiple, les pouvoirs publics ont longtemps délaissé la bicyclette au profit de la voiture pour laquelle toutes les infrastructures ont été adaptées. Toutefois, notamment grâce au travail conséquent et volontaire des milieux associatifs, les autorités de tous les niveaux de pouvoir ont développé ces dernières décennies une politique visant à encourager l'utilisation du vélo. Ainsi la modification du Code de la route en faveur du cycle, le développement de pistes cyclables et l'aménagement des agglomérations ont permis d'accroître sensiblement la sécurité des cyclistes.

Des efforts financiers ont également été consentis. Par exemple, la loi du 8 août 1997 a consacré l'octroi de l'indemnité kilométrique pour les déplacements effectués à vélo entre le domicile et le lieu de travail. Nous pouvons également saluer l'initiative "I bike I move" de la ville d'Hasselt et des entreprises locales qui ont décidé d'offrir un vélo à 1 000 travailleurs ainsi qu'un contrat d'entretien d'un an!

Ces efforts sont un pas dans la bonne direction. Ainsi à Bruxelles les cyclistes deviennent de plus en plus nombreux dans les rues alors qu'ils étaient des oiseaux rares il y a quelques années.

But de la proposition de loi

Cependant vu l'urgence et la gravité des problèmes que nous venons d'évoquer, il nous paraît opportun de faire des efforts supplémentaires afin que le vélo devienne le moyen de transport privilégié quand celui-ci est adapté.

De kosten voor de aanschaf en het onderhoud van een fiets liggen weliswaar veel lager dan die voor een auto⁴, maar een fiets is geenszins kosteloos, en hij kan van veel gezinnen een aanzienlijke investering vergen. Tien jaar geleden heeft de Fietsersbond in alle bijzonderheden de kosten berekend van fietsgebruik voor woon-werkverkeer. De vaste kosten omvatten de aankoop van de fiets (ten minste 500 euro voor een goede stadsfiets), een solide slot (50 euro), uitrusting en waterdichte tassen (200 euro). Dat komt neer op een totale uitgave van 750 euro. Daarbovenop komen nog de jaarlijkse variabele kosten die uit het fietsgebruik voortvloeien, zoals het onderhoud en de vervanging van materiaal (90 euro), een betaalparkeerplaats (50 euro) en een verzekering tegen diefstal (60 euro). In totaal bedragen de kosten voor het gebruik van een fiets 350 euro per jaar. Bij intenser, functioneel gebruik zouden ze nog iets hoger moeten liggen. Voor alle gezinsleden fietsen kopen en onderhouden, ligt dus niet zomaar voor de hand.

Volgens de vzw *Pro Velo* telt België 6 miljoen fietsen, waarvan 72% in Vlaanderen, 23% in Wallonië en 5% in Brussel, wat betekent dat respectievelijk iets minder dan 60% van de Vlamingen een fiets heeft, tegenover 33% van de Brusselaars en 40% van de Walen. Het Belgische fietsenpark heeft dus nog groeimogelijkheden.

Dit wetsvoorstel strekt tot de invoering van een belastingkrediet, dat ongetwijfeld de aankoop en het functioneel gebruik van de fiets zal bevorderen, teneinde op doeltreffende wijze de schadelijke effecten tegen te gaan die we met onze huidige levensstijl veroorzaken.

De met dit wetsvoorstel in uitzicht gestelde maatregel is bedoeld voor de meest kansarme mensen, die het zich niet kunnen veroorloven in een goede fiets te investeren. Daarom geldt voor het belastingkrediet een maximumbedrag, overeenkomstig een van de criteria op grond waarvan een consument met een laag inkomen een tegemoetkoming uit het Sociaal Stookoliefonds kan krijgen.

Le coût d'achat d'un vélo et son entretien, bien inférieurs à ceux de la voiture⁴, ne sont cependant pas nuls et peuvent représenter pour de nombreuses familles un investissement important. Il y a dix ans, l'association des cyclistes *Fietsersbond* a effectué un calcul détaillé du coût d'utilisation de la bicyclette dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Les frais fixes englobent l'achat du vélo (500 euros au moins pour un vélo de ville convenable), un antivol solide (50 euros), un équipement et des sacoches imperméables (200 euros). Cela représente une dépense totale de 750 euros. À cela s'ajoutent les frais annuels variables découlant de l'utilisation de la bicyclette, tels que l'entretien et le renouvellement du matériel (90 euros), parking payant (50 euros), assurance contre le vol (60 euros). Globalement, le coût de l'utilisation d'une bicyclette s'élève à 350 euros par an. Il devrait être un peu plus élevé dans le cadre d'une utilisation fonctionnelle accrue. Acheter et entretenir autant de vélos qu'il y a de membres dans une famille ne va donc pas de soi.

Selon l'ASBL *Pro Velo*, il y a en Belgique 6 millions de bicyclettes dont 72% en Flandre, 23% en Wallonie et 5% à Bruxelles, soit respectivement un peu moins de six vélos pour dix habitants en Flandre, un pour trois à Bruxelles et quatre pour dix en Wallonie. Il existe donc encore de réelles possibilités d'accroître le parc de vélos en Belgique.

Le but de la présente proposition de loi est d'introduire un crédit d'impôt qui favorisera indubitablement l'achat et l'utilisation fonctionnelle de la bicyclette afin de lutter efficacement contre les effets néfastes générés par notre mode de vie actuel.

La mesure prise dans le cadre de cette proposition de loi vise les personnes les plus défavorisées qui n'ont pas les moyens d'investir dans un vélo de qualité. C'est pourquoi le crédit d'impôt est plafonné selon un des critères, qui permet à un consommateur à faibles revenus d'obtenir une allocation de chauffage du Fonds social Mazout.

⁴ Volgens FEBIAC bedragen ze, voor wat 2006 aangaat, gemiddeld 3 915 euro per gezin per jaar.

⁴ Selon FEBIAC, il s'agit en moyenne de 3 915 euros par ménage et par an pour l'année 2006.

De maatregel is alleen toepasselijk op fietsen zoals ze zijn omschreven in het verkeersreglement⁵ en waarvan de prijs tussen 250 en 700 euro bedraagt. Het is immers niet de bedoeling een belastingkrediet toe te kennen voor fietsen van slechte kwaliteit of voor luxefietsen.

Het belastingkrediet is gelijk aan 40% van de aankoopwaarde. Het betreft het percentage dat valt onder de belastingverminderingen welke worden toegekend voor energiebezuinigende werkzaamheden in de woning. Ten slotte is het belastingkrediet beperkt tot 200 euro, of anders gesteld 40% van een bedrag van 500 euro, wat de gemiddelde prijs is voor een goede fiets.

La mesure ne concerne que les bicyclettes telles que définies dans le Code de la route⁵ dont le prix est compris entre 250 et 700 euros. Il ne s'agit pas en effet d'accorder un crédit d'impôt pour des vélos de mauvaise qualité ou des vélos de luxe.

Le crédit d'impôt est égal à 40% de la valeur d'achat. Il s'agit du taux que l'on retrouve dans les déductions fiscales octroyées dans le cadre des travaux réalisés dans le domicile pour économiser de l'énergie. Enfin le crédit d'impôt est plafonné à 200 euros ou autrement dit 40% d'une somme de 500 euros qui est le prix moyen d'un vélo de qualité.

Jean CORNIL (PS)

⁵ "Rijwiel", elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler. De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel" (art. 2.15.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg).

⁵ Cycle à deux roues propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur tout en considérant que l'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle (article 2.15.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique).

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In titel II, hoofdstuk III, afdeling 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, wordt een onderafdeling *lquaterdecies* ingevoegd met als opschrift "Belastingkrediet voor de aankoop van een fiets".

Art. 3

In de bij artikel 2 ingevoegde onderafdeling *lquaterdecies* wordt een artikel 145³³ ingevoegd, luidende:

"Art. 145³³. § 1. Aan de belastingplichtigen wier jaarlijks bruto belastbaar gezinsinkomen niet hoger ligt dan 11 763,02 EUR, vermeerderd met 2 177,65 EUR per persoon ten laste, alsmede aan de niet-belastbare personen wordt een belastingkrediet toegekend voor alle kosten die zij daadwerkelijk gedurende het belastbaar tijdperk hebben betaald voor het in nieuwe staat verwerven van een fiets waarvan de prijs tussen 250 EUR en 700 EUR ligt.

Het belastingkrediet is gelijk aan 40% van de aankoopwaarde van de fiets. Het bedrag van het belastingkrediet mag per belastbaar tijdperk niet meer bedragen dan 200 EUR per fiets.

§ 2. Bij de berekening van de in § 1 bedoelde bruto belastbare inkomsten wordt rekening gehouden met het onroerend vermogen van de consument en van zijn gezin.

Indien in dat verband de consument of een van zijn gezinsleden de volle eigendom of het vruchtgebruik van een of meer onroerende goederen geniet, wordt, behalve voor de onroerende goederen welke als gezinswoning dienen, rekening gehouden met het kadastraal inkomen, vermenigvuldigd met 3.

Dat bedrag wordt opgeteld bij het bedrag van de in § 1 bedoelde bruto belastbare inkomsten.

§ 3. De belastingplichtige houdt de volgende documenten ter beschikking van de Federale Overheidsdienst Financiën:

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

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans le titre II, chapitre III, section 1 du Code des impôts sur les revenus 1992, il est inséré une sous-section *lquaterdecies* intitulée "Crédit d'impôt pour l'acquisition d'une bicyclette".

Art. 3

Dans la sous-section *lquaterdecies* insérée par l'article 2, il est inséré un article 145³³, rédigé comme suit:

"Art. 145³³. § 1^{er}. Il est accordé au contribuable dont le montant annuel des revenus bruts imposables de leur ménage ne dépasse pas 11 763,02 EUR, majoré de 2 177,65 EUR par personne à charge ainsi qu'aux personnes non imposables, un crédit impôt pour toutes les dépenses effectivement payées pendant la période imposable en vue d'acquérir à l'état neuf une bicyclette dont le coût est compris entre 250 et 700 EUR.

Le crédit impôt est égal à 40% de la valeur d'acquisition de la bicyclette. Le montant du crédit d'impôt ne peut toutefois excéder, par période imposable, 200 EUR par bicyclette.

§ 2. Le calcul des revenus bruts imposables visés au § 1^{er}, prend en compte le patrimoine immobilier du consommateur et de son ménage.

À cet égard, si le consommateur ou une personne de son ménage a la pleine propriété ou l'usufruit d'un bien immobilier ou de plusieurs biens immobiliers, à l'exception des biens immeubles qui servent de logement familial, il est tenu compte du revenu cadastral global multiplié par 3.

Ce montant est additionné au montant des revenus bruts imposables visés au paragraphe 1^{er}.

§ 3. Le contribuable tient à la disposition du Service public fédéral Finances:

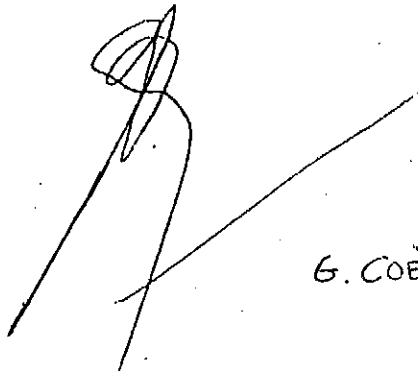
— de factuur betreffende de aankoop van de fiets waarvoor om de belastingvermindering wordt verzocht;

— het betalingsbewijs van het op de factuur vermelde bedrag.”.

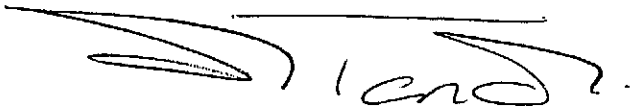
Art. 4

Deze wet is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2011.

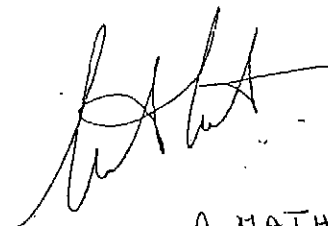
11 december 2009



G. COËME



M. ARENA



A. MATHOT

— la facture relative à l'achat de la bicyclette pour lequel la réduction d'impôt est demandée;

— la preuve du paiement de la somme figurant sur cette facture.”.

Art. 4

La présente loi s'applique à partir de l'exercice d'imposition 2011.

11 décembre 2009

Jean CORNIL (PS)

Guy Isen (PS)
 Marie Arena (PS)
 Alain Mathot (PS)