

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2005-2006

7 JUILLET 2006

PROPOSITION D'ORDONNANCE

exemptant de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation divers véhicules propres

(déposée par M. Didier GOSUIN (F) et
Mme Viviane TEITELBAUM (F))

Développements

Les situations de pollution atmosphérique que ne cesse de connaître la Région de Bruxelles-Capitale requièrent des mesures structurelles.

Les principaux polluants qui posent problème en termes d'évolution à la hausse de leurs concentrations sont les suivants :

- Le dioxyde de carbone CO₂ (19 % dus au transport), lequel contribue à l'effet de serre (+ 11 % entre 1990 et 1999);
- Les oxydes d'azote NO_x (57 % dus au transport) qui, couplés aux composés organiques volatiles (pour 44 % dus au transport), contribuent à former l'ozone troposphérique (irritant);
- Les particules fines PM 10 (cancérogènes et préjudiciables aux voies respiratoires) - dont les hydrocarbures aromatiques polycycliques émis à raison de 89 % par les transports.

La Région de Bruxelles-Capitale est responsable de 4 % des émissions de gaz à effet de serre de la Belgique. Près de 20 % de ces émissions sont dues au transport routier, le reste étant principalement dû au chauffage et aux consommations énergétiques des bâtiments.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2005-2006

7 JULI 2006

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

ertoe strekkende verschillende schone voertuigen vrij te stellen van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeerstelling

(ingediend door de heer Didier GOSUIN (F) en
mevrouw Viviane TEITELBAUM (F))

Toelichting

De voortdurende luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vereist structurele maatregelen.

De volgende verontreinigende stoffen komen in steeds hogere concentraties voor:

- koolstofdioxide of CO₂ (19 % als gevolg van het verkeer), die bijdraagt tot het broeikas effect (+ 11 % tussen 1990 en 1999);
- stikstofoxiden NO_x (57 % als gevolg van het verkeer), die samen met de volatiele organische stoffen (44 % als gevolg van het verkeer) bijdragen tot de vorming van (irriterend) troposferisch ozon;
- fijn stof PM 10 (kankerverwekkend en schadelijk voor de luchtwegen) – waaronder de polycyclische aromatische koolwaterstoffen, waarvan 89 % als gevolg van het verkeer.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stoot 4 % van de broeikasgassen in België uit. Bijna 20 % van die uitstoot is afkomstig van het wegverkeer en de rest voornamelijk van de verwarming en het energieverbruik van de gebouwen.

À Bruxelles, le transport est donc un facteur important sur lequel agir en matière de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique.

L'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant prévoit que des mesures structurelles soient prises pour prévenir ou réduire les facteurs de pollution atmosphérique. La présente ordonnance s'inscrit dans cette optique.

Il s'agit de créer une très forte incitation économique à l'achat de véhicules fonctionnant avec des sources d'énergie ou des carburants peu ou pas générateurs des polluants mentionnés ci-dessus. Spécialement en matière d'émission de gaz à effet de serre, la plupart des études concluent à un impact positif du remplacement des combustibles fossiles (essence et diesel) par des biocarburants.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cette mention est imposée par l'article 8, alinéa 2, de la loi spéciale du 12 janvier 1989 sur les institutions bruxelloises.

La présente proposition d'ordonnance s'inscrit dans le cadre tracé par l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communauté et des Régions, remplacé par l'article 6 de la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des Communautés et extension des compétences fiscales des Régions.

L'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions dispose comme suit :

« Les Régions sont compétentes pour modifier (...) les exonérations des impôts visés à l'article 3, alinéa 1^{er}, 10° et 11° (il s'agit de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation). Dans le cas où le redevable de ces impôts est une société, au sens de la loi du 7 mai 1999 portant le Code des sociétés, une entreprise publique autonome ou une association sans but lucratif à activités de leasing, l'exercice de ces compétences est subordonné à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois régions au sens de l'article 92bis, § 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. ».

Cette disposition a été expliquée de la manière suivante dans l'exposé des motifs du projet devenu la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant refinancement des Communautés et

In Brussel is het verkeer dus een belangrijke factor die moet worden aangepakt in de strijd tegen de opwarming van het klimaat en de luchtverontreiniging.

De ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit bepaalt dat er structurele maatregelen genomen moeten worden om de factoren van de luchtverontreiniging te voorkomen of te verminderen. Deze ordonnantie past in dat kader.

Het is de bedoeling om een sterke economische impuls te bieden voor de aankoop van auto's die rijden op energiebronnen of brandstoffen die weinig of geen van de bovenvermelde verontreinigende stoffen uitstoten. Wat in het bijzonder de uitstoot van broeikasgassen betreft, tonen de meeste onderzoeken aan dat de vervanging van fossiele brandstoffen (benzine en diesel) door biobrandstoffen positieve gevolgen heeft.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Deze vermelding is opgelegd bij artikel 8, tweede lid, van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen.

Dit voorstel van ordonnantie past in het kader dat geschapen is bij artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, vervangen door artikel 6 van de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten.

Artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten luidt als volgt :

« De gewesten zijn bevoegd om (...) de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 10° en 11°, bedoelde belastingen te wijzigen (het gaat over de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverteerstelling). Ingeval de belastingplichtige van deze belastingen een vennootschap, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten is, is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord zoals bedoeld in artikel 92bis, § 2, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. ».

Die bepaling is als volgt uitgelegd in de memorie van toelichting van het ontwerp dat de bijzondere wet van 13 juli 2001 tot herfinanciering van de gemeenschappen en

extension des compétences fiscales des Régions : « L'article 4, § 3, nouveau, dispose que les Régions sont compétentes pour modifier le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations en matière de taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de taxe de mise en circulation. Lorsque le redevable de ces impôts est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing, les régions exercent cette compétence de modification dans le cadre d'un accord de coopération obligatoire. Cet exercice conjoint des compétences fiscales répond au souhait de limiter autant que possible le risque d'une concurrence fiscale préjudiciable dû à une régionalisation complète des taxes de circulation. Le risque se pose notamment pour les sociétés qui donnent en location ou en leasing des voitures. Le lieu de perception de l'impôt peut alors différer du domicile de l'utilisateur du véhicule. Les sociétés de leasing peuvent s'établir dans la région où l'impôt est le plus bas. Le problème demeure principalement limité aux cas où les contribuables sont des sociétés. La proposition y répond. » (Doc. Parl., Chambre, Doc 50 1183/001, pp. 15-16).

En clair, la Région ne peut régler par ordonnance que les taxes de circulation et de mise en circulation de véhicules de particuliers tandis qu'un accord de coopération est requis pour les voitures de société. C'est pourquoi le dépôt de la présente proposition se réalise concomitamment au dépôt d'une proposition de résolution invitant le Gouvernement à étendre ce dispositif aux voitures de société c'est-à-dire, concrètement, à conclure un accord de coopération avec les deux autres Régions.

Articles 2 et 3

L'utilisation de l'électricité comme du LPG et du gaz naturel comme carburant ou source d'énergie de locomotion réduisant très fortement les polluants atmosphériques générés par les combustibles fossiles ne nécessite pas de commentaires particuliers car leurs effets sur l'environnement sont assez bien connus. Notons simplement que le LPG n'est pas très performant en matière de réduction de CO₂ par rapport aux combustibles fossiles usuels.

Le biogaz est aussi écologique que le gaz naturel car c'est un dérivé de gaz naturel produit par la biomasse.

Le bioéthanol est, quant à lui, produit à partir de plantes sucrières (cane à sucre ou betterave) voire à partir de blé ou de maïs. Ce « bioéthanol », qui peut être mélangé à l'essence en des proportions allant de 5 à 85 %, a connu un fort développement au Brésil et aux Etats-Unis. En Belgique, la betterave et le froment sont les cultures les plus adaptées pour la production d'éthanol.

uitbreiding van de fiscale bevoegdheden van de gewesten is geworden : « Het nieuwe artikel 4, § 3, bepaalt dat de gewesten bevoegd zijn voor de wijziging van de heffingsgrondslag, de aanslagvoeten en de vrijstellingen inzake de verkeersbelasting op autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling. Wanneer de belastingplichtige in deze belastingen een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw met leasingactiviteiten is, oefenen de gewesten hun bevoegdheid tot wijziging uit door middel van een verplicht samenwerkingsakkoord. Deze gezamenlijke uitoefening van de fiscale bevoegdheden komt tegemoet aan de wens om het risico op een schadelijke fiscale concurrentie ingevolge een volledige regionalisering van de verkeersbelastingen zoveel als mogelijk te beperken. Het risico stelt zich met name bij vennootschappen die auto's in leasing geven of verhuren. De plaats van inning van de belasting kan dan verschillen van de woonplaats van de gebruiker van het voertuig. Leasingmaatschappijen kunnen zich vestigen in het gewest waar de belasting het laagst is. Het probleem blijft hoofdzakelijk beperkt tot de gevallen waar de belastingplichtigen vennootschappen zijn en wordt opgevangen door het voorstel. » (gedr. st. Kamer, Doc 50, 1183/001, pp. 15-16).

Het komt erop neer dat het Gewest, bij ordonnantie, alleen voor autovoertuigen van particulieren de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling kan wijzen en dat er een samenwerkingsovereenkomst vereist is voor bedrijfswagens. Daarom wordt dit voorstel tegelijk ingediend met een voorstel van resolutie waarin de regering verzocht wordt om de ontworpen regeling uit te breiden tot de bedrijfswagens, met andere woorden, om een samenwerkingsovereenkomst met de overige twee Gewesten te sluiten.

Artikelen 2 en 3

Aangezien het gebruik van elektriciteit, LPG of aardgas als brandstof of aandrijvingsbron de uitstoot van verontreinigende stoffen in de lucht door fossiele brandstoffen sterk vermindert, is er geen bijzondere commentaar vereist, want de gevolgen voor het leefmilieu zijn vrij goed bekend. Er zij gewoon op gewezen dat LPG het niet erg goed doet wat betreft de vermindering van de CO₂-uitstoot in vergelijking met de gebruikelijke fossiele brandstoffen.

Biogas is even milieuvriendelijk als aardgas, want het is een afgeleid product van aardgas dat wordt geproduceerd uit biomassa.

Bioethanol wordt geproduceerd uit suikerplanten (suikerriet of suikerbieten) en zelfs uit graan of maïs. Die bioethanol kan gemengd worden met benzine in proporties van 5 tot 85 % en wordt veel gebruikt in Brazilië en de Verenigde Staten. In België zijn suikerbieten en tarwe het meest aangepast voor de productie van ethanol.

Le biodiesel, pour sa part, est issu d'une huile végétale, souvent de colza, transformée en un ester méthylique d'huile végétale, parfois également dénommé « diester ».

Article 4

Cette disposition laisse le temps au Gouvernement bruxellois de négocier et conclure un accord de coopération qui permette de transposer le dispositif prévu ici aux voitures de société.

Didier GOSUIN (F)
Viviane TEITELBAUM (F)

Biodiesel wordt geproduceerd uit plantenzie, vaak koolzaad, die omgezet wordt in een methylester van plantenzie, soms ook diester genoemd.

Artikel 4

Deze bepaling laat de Brusselse regering de tijd om te onderhandelen en een samenwerkingsovereenkomst te sluiten om de bovenstaande regeling uit te breiden tot de bedrijfswagens.

PROPOSITION D'ORDONNANCE**exemptant de
la taxe de circulation et
de la taxe de mise en
circulation divers véhicules propres***Article 1^{er}*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Dans le Titre II, Chapitre II, article 5, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, il est inséré, en ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, un § 3, rédigé comme suit :

« § 3. – Sont exemptés de la taxe les véhicules alimentés exclusivement par une ou plusieurs des sources d'énergie suivantes :

- 1° le gaz naturel;
- 2° le bioéthanol;
- 3° le biodiesel;
- 4° le biogaz;
- 5° le LPG (Liquified Petroleum Gas);
- 6° l'électricité. ».

Article 3

Dans le Titre V, Chapitre II, du même Code, l'article 96 est complété comme suit pour la Région de Bruxelles-Capitale :

« 4° les véhicules alimentés exclusivement par une ou plusieurs des sources d'énergie suivantes :

- a. le gaz naturel;
- b. le bioéthanol;
- c. le biodiesel;
- d. le biogaz;
- e. le LPG (Liquified Petroleum Gas);
- f. l'électricité. ».

Article 4

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

Didier GOSUIN (F)
Viviane TEITELBAUM (F)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**ertoe strekkende verschillende
schone voertuigen vrij te stellen
van de verkeersbelasting en
van de belasting op de inverkeerstelling***Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

In Titel II, Hoofdstuk II, artikel 5, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, wordt, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een § 3 ingevoegd, luidend :

« § 3. – Van de belasting zijn vrijgesteld, de motorvoertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een of meerdere van de volgende energiebronnen :

- 1° aardgas;
- 2° bioethanol;
- 3° biodiesel;
- 4° biogas;
- 5° LPG (liquified petroleum gas);
- 6° elektriciteit. »

Artikel 3

In Titel V, Hoofdstuk II, van hetzelfde Wetboek, wordt, wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, artikel 96 als volgt aangevuld :

« 4° de motorvoertuigen die uitsluitend aangedreven worden door een of meerdere van de volgende energiebronnen :

- a. aardgas;
- b. bioethanol;
- c. biodiesel;
- d. biogas;
- e. LPG (liquified petroleum gas);
- f. elektriciteit. »

Artikel 4

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2007.

