

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2005-2006

7 JUILLET 2006

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à exempter
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 (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 RESOLUTIE

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

(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 steeds in 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 (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.

A 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 atmosphériques. La présente résolution 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'émissions 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.

L'article 4, § 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions énonce le principe selon lequel :

« Les Régions sont compétentes pour modifier (...) les exonérations des impôts visés à l'article 1^{er}, 10^o et 11^o (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 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

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 resolutie 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.

Artikel 4, § 3, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten bevat het volgende principe :

« De gewesten zijn bevoegd om (...) de vrijstellingen van de in artikel 3, eerste lid, 10^o en 11^o, bedoelde belastingen te wijzigen (het gaat over de verkeersbelasting op de autovoertuigen en de belasting op de inverkeerstelling). 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 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 kun-

limité aux cas où les contribuables sont des sociétés. La proposition y répond. ». (1).

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 d'ordonnance exemptant de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation divers véhicules propres.

Didier GOSUIN (F)
Viviane TEITELBAUM (F)

nen 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. ». (1).

Het komt erop neer dat het Gewest, bij ordonnantie, alleen voor autovoertuigen van particulieren de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling kan regelen en dat er een samenwerkingsovereenkomst vereist is voor bedrijfswagens. Daarom wordt dit voorstel tegelijk ingediend met een voorstel van ordonnantie ertoe strekkende verschillende schone voertuigen vrij te stellen van de verkeersbelasting en van de belasting op de inverkeerstelling.

(1) (Doc. Parl. Chambre, Doc 50, 1183/001, pp. 15-16).

(1) (Gedr. st. Kamer, Doc 50, 1183/001, blz. 15-16).

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à exempter de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation divers véhicules propres

Considérant que les situations de pollution atmosphérique que ne cesse de connaître la Région de Bruxelles-Capitale requièrent des mesures structurelles;

Considérant que 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 Nox (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 (cancérogènes et préjudiciables aux voies respiratoires) – dont les hydrocarbures aromatiques polycycliques émis à raison de 89 % par les transports;

Considérant que 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);

Considérant qu'à Bruxelles, le transport est donc un facteur important sur lequel agir en matière de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique;

Considérant que 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;

Considérant qu'il convient que le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'inscrive dans cette optique;

Qu'à cette fin, il est opportun de créer une très forte incitation économique à l'usage de véhicules fonctionnant avec des sources d'énergie ou des carburants peu ou pas générateurs des polluants mentionnés ci-dessus;

Qu'en effet, spécialement en matière d'émissions de gaz à effet de serre, la plupart des études concluent à un impact

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

Overwegende dat de voortdurende luchtverontreiniging in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest structurele maatregelen vereist;

Overwegende dat de volgende problematische stoffen in steeds hogere concentraties voorkomen :

- koolstofdioxide of CO₂ (19 % als gevolg van het verkeer), die bijdraagt tot het broeikaseffect (+ 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 (kankerverwekkend en schadelijk voor de luchtwegen) – waaronder de polyaromatische koolwaterstoffen, waarvan 89 % als gevolg van het verkeer;

Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 4 % van broeikasgassen in België uitstoot; dat bijna 20 % van die uitstoot afkomstig is van het wegverkeer en de rest voornamelijk van de verwarming en het energieverbruik van de gebouwen;

Overwegende dat, in Brussel, het verkeer dus een belangrijke factor is die moet worden aangepakt in de strijd tegen de opwarming van het klimaat en de luchtverontreiniging;

Overwegende dat 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;

Overwegende dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering daarmee rekening moet houden;

Dat het, te dien einde, opportuun is om een sterke economische impuls te bieden en auto's te doen gebruiken die rijden op energiebronnen of brandstoffen die weinig of geen van de bovenvermelde verontreinigende stoffen produceren;

Dat, vooral inzake uitstoot van broeikasgassen, de meeste onderzoeken inderdaad aantonen dat de vervanging

positif du remplacement de combustibles fossiles (essence et diesel) par des biocarburants;

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Invite le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à entamer les démarches nécessaires pour exempter de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation les véhicules de société 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.

Didier GOSUIN (F)
Viviane TEITELBAUM (F)

van fossiele brandstoffen (benzine en diesel) door bio-brandstoffen positieve gevolgen heeft,

Verzoekt het Brussels Hoofdstedelijk Parlement :

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de noodzakelijke stappen te ondernemen om de bedrijfswagens vrij te stellen van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling als ze 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.

