

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2006-2007

1 AUGUSTUS 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het gebruik van de ecoscore als basis voor de verkeersbelasting

(ingediend door mevrouw Els AMPE (N))

Toelichting

De stijgende luchtverontreiniging is een chronisch probleem. Er komen altijd meer wagens en voertuigen bij, terwijl we tegen 2012 de Kyoto-doelstellingen moeten halen en juist aanzienlijk de luchtverontreiniging moeten terugdringen. Het Brussels Gewest alleen al heeft meer dan 580.000 ingeschreven voertuigen. Het gewest stoot 3 % van de broeikasgassen in België uit. Bijna 20 % van die uitstoot is afkomstig van het wegverkeer.

Het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke wagens via een groene autofiscaliteit kan een belangrijke hulp zijn bij de strijd van 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 luchtkwaliteit te garanderen en verbeteren en de factoren voor luchtverontreiniging te voorkomen en verminderen. Het Brusselse regeerakkoord bepaalt bovendien dat men een herinrichting van de fiscaliteit beoogt « onder meer door de invoering van stimulerende mechanismen (ten voordele van de economie en het respect voor het leefmilieu) ». Voorbeelden van groene autofiscaliteit in het buitenland hebben reeds bewezen effectieve resultaten te leveren. Zo werd bij het Nederlandse systeem waarbij een tijdelijke vermindering op de registratiebelasting werd toegekend voor voertuigen die in een zuinige categorie (zoals gedefinieerd op het etiket brandstofverbruik) vielen en men gedurende de jaren dat de korting van toepassing was, een substantieel hoger marktaandeel van zuinige wagens

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2006-2007

1^{er} AOÛT 2007

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à l'utilisation de l'écoscore comme base pour la taxe de circulation

(déposée par Mme Els AMPE (N))

Développements

L'augmentation de la pollution atmosphérique est un problème chronique. Les voitures et autres véhicules sont toujours plus nombreux alors que nous devons atteindre d'ici 2012 les objectifs de Kyoto et, pour cela, fortement réduire la pollution atmosphérique. La Région bruxelloise compte à elle seule plus de 580.000 véhicules immatriculés. La Région est responsable de 3 % des gaz à effet de serre en Belgique. Près de 20 % de ces émissions sont le fait de la circulation routière.

Encourager l'utilisation de voitures écologiques par le biais d'une fiscalité automobile verte peut contribuer grandement à la lutte contre la pollution atmosphérique. L'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant dispose que des mesures structurelles doivent être prises en vue de garantir et d'améliorer la qualité de l'air ambiant ainsi que de prévenir et diminuer les facteurs de pollution atmosphérique. L'accord de gouvernement bruxellois prévoit en outre de procéder à un réaménagement de la fiscalité « notamment en incluant des mécanismes incitatifs (favorables à l'économie et au respect de l'environnement) ». À l'étranger, des exemples de fiscalité automobile verte ont déjà donné des résultats concrets probants. Ainsi, le système néerlandais a octroyé temporairement une réduction de la taxe d'immatriculation aux véhicules faisant partie d'une catégorie économe (telle que définie sur l'étiquette de consommation de carburant) et on a constaté une nette augmentation de la part de marché des véhicules économes durant les années où cette réduction était d'application. Le système

vastgesteld. In het Duitse systeem dat voornamelijk gebaseerd is op de emissienorm en op verminderingen voor voertuigen die een zeer lage CO₂-uitstoot hebben, werd vastgesteld dat sinds de instelling van het systeem er zich een snellere introductie van personenwagens die vervroegd aan de emissienorm voldeden, voordeed (introductie milieuvriendelijk voertuig klasse D3 : 0,36 % in 1997 naar 70 % in 1998).

De Vlaamse regering heeft op 20 juli 2006 een akkoord bereikt om de verkeersbelasting voor personenwagens niet langer op basis van de fiscale PK te berekenen, maar op basis van de ecoscore van een voertuig. De ecoscore is een maatstaf voor de milieuvriendelijkheid van een voertuig waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende schade-effecten, namelijk het broeikas-effect, de luchtkwaliteit en de geluidshinder. Het voordeel van de ecoscore is dat deze indicator alle emissiekenmerken groepeerd, zowel de CO₂-uitstoot, als de Euronorm als het al dan niet aanwezig zijn van een roetfilter. De Vlaamse administratie zal een hervorming van het belastingssysteem uitwerken en de invoering ervan zal samenvallen met de overname van de inning van de verkeersbelastingen door de gewesten. Dit is ten vroegste in 2009.

De gewesten kunnen eenzijdig de ecoscore invoeren als basis voor de verkeersbelasting voor natuurlijke personen. Artikel 4, § 3 van de bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten van 16 januari 1989 bepaalt echter dat een wijziging van de verkeersbelastingen voor vennootschappen, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten, door een gewest een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten vereist. Om het effect op het leefmilieu te maximaliseren lijkt het ons opportuun deze maatregel voor natuurlijke personen en rechtspersonen gelijktijdig in te voeren.

Els AMPE (N)

allemand se fonde principalement sur la norme d'émission et sur des réductions pour les véhicules qui émettent très peu de CO₂ et, depuis la mise en œuvre de ce système, on a constaté une introduction plus rapide des voitures particulières qui satisfont par anticipation à la norme d'émission (l'introduction de véhicules respectueux de l'environnement de classe D3 est passée de 0,36 % en 1997 à 70 % en 1998).

Le 20 juillet 2006, le gouvernement flamand s'est accordé pour ne plus calculer la taxe de circulation des voitures particulières sur la base des CV fiscaux mais bien sur la base de l'écoscore du véhicule. L'écoscore mesure le caractère respectueux de l'environnement d'un véhicule en tenant compte des différents effets préjudiciables à savoir l'effet de serre, la qualité de l'air et les nuisances sonores. L'avantage de l'écoscore est que cet indicateur regroupe toutes les caractéristiques relatives aux émissions, tant les émissions de CO₂ que l'euronorme ou la présence éventuelle d'un filtre à particules. L'administration flamande va réformer le système de taxation et sa mise en œuvre correspondra avec le transfert aux Régions de la perception des taxes de circulation, soit au plus tôt en 2009.

Les Régions peuvent introduire unilatéralement l'écoscore comme base pour la taxe de circulation des personnes physiques. Toutefois, l'article 4, § 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions dispose qu'une modification des taxes de circulation pour 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, est subordonnée à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions. Afin de maximiser l'effet sur l'environnement, il nous semble opportun d'introduire simultanément cette mesure pour les personnes physiques et les personnes morales.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende het gebruik van de ecoscore als basis voor de verkeersbelasting

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit die bepaalt dat er structurele maatregelen genomen moeten worden om de luchtkwaliteit te garanderen en verbeteren en de factoren voor luchtverontreiniging te voorkomen en verminderen;

Gelet op het Brusselse regeerakkoord van 2004 dat een herinrichting van de fiscaliteit beoogt met invoering van stimulerende mechanismen met respect van het leefmilieu;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse regering van 20 juli 2006 om het belastingstelsel betreffende de verkeersbelasting voor personenwagens te laten hervormen waarbij de ecoscore als belastingsbasis zal gebruikt worden in plaats van de fiscale PK;

Gelet op artikel 4, § 3 van de bijzondere financieringswet van 16 januari 1989 dat bepaalt dat een wijziging van de verkeersbelastingen voor vennootschappen, zoals bedoeld in de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van vennootschappen, autonome overheidsbedrijven of verenigingen zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten, door een Gewest een samenwerkingsakkoord tussen de drie Gewesten vereist en dat deze wijziging het meest efficiënt is voor het leefmilieu indien ze van toepassing is op natuurlijke personen en op rechtspersonen;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- de ecoscore als belastingsbasis voor de verkeersbelasting (inverkeersstellingbelasting en verkeersbelasting) en de bedrijfsvoertuigenbelasting te willen gebruiken in plaats van de fiscale PK, waarbij voertuigen met een goede ecoscore minder verkeersbelasting en inverkeersstellingbelasting zullen betalen dan voertuigen met een minder goede ecoscore;
- een verkeersbelastingshervorming en – systeem te laten uitwerken die budgettair neutraal is en blijft in de tijd – een financiële nuloperatie tegenover het huidige systeem – en die een dynamische evolutie in de tijd naargelang de technologische evolutie mogelijk maakt, een verkeersbelastingstelsel die van toepassing is op de nieuwe wagens op de dag van inwerkingtreding van het nieuwe systeem;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à l'utilisation de l'écoscore comme base pour la taxe de circulation

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant qui dispose que des mesures structurelles doivent être prises en vue de garantir et d'améliorer la qualité de l'air ambiant ainsi que de prévenir et diminuer les facteurs de pollution atmosphérique;

Vu l'accord de gouvernement de 2004 qui prévoit de procéder à un réaménagement de la fiscalité en incluant des mécanismes incitatifs respectueux de l'environnement;

Vu l'accord, le 20 juillet 2006, du gouvernement flamand pour réformer le système fiscal et calculer dorénavant la taxe de circulation des voitures particulières sur la base de l'écoscore plutôt que sur la base des CV fiscaux;

Vu l'article 4, § 3 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions qui dispose que dans le cas où le redevable 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, la modification des taxes de circulation est subordonnée à la conclusion préalable d'un accord de coopération entre les trois Régions et vu que cette modification aura plus d'impact sur l'environnement si elle est d'application pour les personnes physiques et les personnes morales;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'utiliser l'écoscore comme base d'imposition pour les taxes de circulation (taxe de mise en circulation et taxe de circulation) et la taxe sur les voitures de société plutôt que les CV fiscaux; ainsi les véhicules ayant un bon écoscore payeront une taxe de mise en circulation et une taxe de circulation inférieures aux véhicules ayant un moins bon écoscore;
- de réformer la taxe de circulation et d'élaborer un système qui est et restera budgétairement neutre dans le temps – par rapport au système actuel – et qui permet une évolution dynamique dans le temps en fonction de l'évolution technologique, un système de taxe de circulation qui sera applicable aux véhicules neufs à dater de l'entrée en vigueur du nouveau système;

- overleg te plegen met de andere Gewesten – ook om in het kader van de bijzondere financieringswet van 16 januari 1989 – dit groene verkeersbelastingssysteem gelijktijdig te kunnen doorvoeren in de drie Gewesten.

Els AMPE (N)
Yaron PESZTAT (F)
Denis GRIMBERGHS (F)
Walter VANDENBOSSCHE (N)

- de se concerter avec les autres Régions pour, dans le cadre de la loi spéciale de financement du 16 janvier 1989, afin de pouvoir introduire simultanément ce système de taxe de circulation verte dans les trois Régions.