

PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

7 JANVIER 2008

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**modifiant le Code des taxes
assimilées aux impôts sur les revenus
en vue de favoriser l'utilisation de voitures
particulières plus respectueuses de
l'environnement**

(déposée par M. Joël RIGUELLE (F))

Développements

Jamais la mobilité des personnes n'a été aussi élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Tant le nombre que la longueur des déplacements individuels ne cessent de croître. Les individus ont, en effet, un choix de destinations possibles de plus en plus large, qui leur permettent d'accéder à des biens, des services, des relations humaines ...

La Région de Bruxelles-Capitale compte à elle seule 590.000 véhicules immatriculés (source INS, parc des véhicules 2003), soit une augmentation de 22,4 % par rapport à 1990. Cela représente six véhicules pour dix habitants. Malgré la présence d'un réseau de transports en commun assez développé, 53 % des Bruxellois effectuent le trajet vers leur lieu de travail en voiture.

Si les modes de déplacements individuels ont pris une place prépondérante au sein de notre société, il n'en reste pas moins que ceux-ci contribuent tout particulièrement aux problèmes de pollution liés à la consommation d'énergie. La Région est responsable de 4 % des émissions de gaz à effet de serre de la Belgique et près de 20 % de ces émissions sont dues au transport routier.

Certains de ces polluants affectant la qualité de la vie locale (pics d'ozone) sont en diminution (SO₂) ou font l'objet

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2007-2008

7 JANUARI 2008

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van het wetboek van de met
de inkomstenbelastingen gelijkgestelde
belastingen met het oog op de bevordering
van het gebruik van milieuvriendelijkere
privévoertuigen**

(ingediend door de heer Joël RIGUELLE (F))

Toelichting

Nooit zijn de mensen zo mobiel geweest als vandaag. Zowel het aantal als de afstand van hun verplaatsingen blijven maar toenemen. De mensen kunnen alsmaar meer bestemmingen kiezen die goederen en diensten binnen hun bereik brengen, die hun de mogelijkheid bieden om menselijke betrekkingen aan te knopen ...

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt op zich alleen al 590.000 ingeschreven voertuigen (bron NIS, voertuigenbestand 2003), i.e. een stijging met 22,4 % tegenover 1990. Dat zijn zes voertuigen voor tien inwoners. Ondanks de aanwezigheid van een redelijk uitgebreid openbaarvervoernet, gaat 53 % van de Brusselaars met de wagen naar het werk.

De individuele vervoerswijzen hebben weliswaar een belangrijke plaats ingenomen in onze maatschappij, maar dragen niettemin in het bijzonder bij tot de luchtverontreiniging veroorzaakt door het energieverbruik. Het Gewest stoot 4 % van de broeikasgassen in België uit en bijna 20 % daarvan komt van het wegverkeer.

De uitstoot van sommige van die verontreinigende stoffen die de lokale levenskwaliteit aantasten (ozonpieken)

d'interventions précises pour les maîtriser. Mais d'autres, en augmentation très rapide (CO₂), ont un impact planétaire et à long terme ⁽¹⁾.

Selon le Rapport fédéral sur le développement durable ⁽²⁾, des indicateurs permettent d'apprécier la relation entre, d'une part, la croissance du PIB et, d'autre part, la consommation d'énergie et le transport de personnes, mais aussi entre la croissance du PIB et certaines pressions occasionnées par la consommation d'énergie et le transport des personnes, en particulier les émissions de CO₂ et celles de COV (composés organiques volatils).

C'est ainsi que le Rapport constate que toute augmentation du PIB a entraîné, au cours des vingt dernières années, une augmentation importante de la consommation d'énergie et du transport des personnes. Le trafic routier total en Région bruxelloise (Bruxellois et navetteurs) a par exemple augmenté de plus de 16,5 % entre 1990 et 2000 (INS). Des études estiment ainsi que chaque année, en Région bruxelloise, plus de 3 milliards de kilomètres sont parcourus en voiture, soit 80.000 fois le tour de la Terre.

Étant donné les prévisions pour les 20 prochaines années qui tablent, à politique inchangée, sur une croissance économique annuelle moyenne de 2,2 % entre 1995 et 2010 et de 1,5 % de 2010 à 2020 dans les pays de l'OCDE, les émissions de CO₂ continueront d'augmenter en contribuant au réchauffement climatique.

Si, dans le cas des émissions de COV, des progrès technologiques ont permis de parvenir à un découplage fort entre les émissions de COV et la croissance du PIB, il n'en va pas de même pour le CO₂.

Les effets irréversibles du réchauffement climatique dû aux émissions de CO₂, ainsi que les problèmes de santé des êtres humains dus à la pollution de l'air (on recense plusieurs dizaines de milliers de cas de maladies cardiovasculaires et respiratoires chaque année, surtout chez les enfants et les personnes âgées) pourraient mettre en péril la capacité des générations futures à vivre en harmonie avec leur environnement ⁽³⁾.

C'est pourquoi, dans le cadre du Protocole de Kyoto, notre pays s'est engagé à réduire globalement d'ici 2008-2012 ses émissions de CO₂ de 7,5 % par rapport à la situation de 1990 afin de lutter contre les changements climatiques.

Pour répondre à ses obligations, la Belgique devrait émettre 135,27 millions de tonnes de CO₂ en 2008 contre 146,24 millions de tonnes en 1990.

(1) Voir rapport fédéral sur le développement durable 2002 « Un pas vers un développement durable ? », Bureau Fédéral du Plan, p. 47.

(2) Ibid., p. 52.

(3) Ibid., p. 53.

vermindert (SO₂) of wordt onder controle gehouden door welbepaalde maatregelen. De uitstoot van andere stijgt evenwel snel (CO₂) en heeft op lange termijn gevolgen voor de hele planeet ⁽¹⁾.

Volgens het federale rapport over de duurzame ontwikkeling ⁽²⁾, zijn er indicatoren waaruit het verband blijkt tussen de stijging van het BBP enerzijds en het energieverbruik en het personenvervoer anderzijds, maar ook tussen de stijging van het BBP en bepaalde overlast veroorzaakt door het energieverbruik en het personenvervoer, in het bijzonder de uitstoot van CO₂ en van VOS (Vluchtige Organische Stoffen).

Zo stelt het rapport vast dat iedere stijging van het BBP de jongste twintig jaar geleid heeft tot een aanzienlijke stijging van het energieverbruik en het personenvervoer. Het totale wegverkeer in het Brussels Gewest (Brusselaars en pendelaars) is bijvoorbeeld tussen 1990 en 2000 gestegen met meer dan 16,5 % (NIS). Uit onderzoeken blijkt dat in het Brussels Gewest ieder jaar meer dan 3 miljard kilometer met de wagen afgelegd wordt, i.e. 80.000 keer rond de aarde.

Gelet op de verwachtingen voor de komende 20 jaar die, bij een ongewijzigd beleid, mikken op een gemiddelde jaarlijkse economische groei van 2,2 % tussen 1995 en 2010 en van 1,5 % tussen 2010 en 2020 in de landen van de OESO, zal de uitstoot van CO₂ blijven stijgen en bijdragen tot de opwarming van de aarde.

Wat de uitstoot van VOS betreft, heeft de technologische vooruitgang het weliswaar mogelijk gemaakt om het verband tussen de stijging van het BBP en de uitstoot van VOS en sterk te verminderen, maar dat geldt echter niet voor CO₂.

De onomkeerbare gevolgen van de opwarming van de aarde als gevolg van de CO₂-uitstoot en de gezondheidsproblemen van de mensen als gevolg van de luchtverontreiniging (jaarlijks worden tienduizenden gevallen van harten- en vaatziekten en infecties van de luchtwegen vastgesteld, vooral bij kinderen en bejaarden) zouden het vermogen van de toekomstige generaties om in harmonie te leven met hun omgeving op de helling kunnen zetten ⁽³⁾.

Vandaar dat ons land er zich in het kader van het Kyoto-protocol toe verbonden heeft om tegen 2008-2012 de uitstoot van CO₂ met 7,5 % te verminderen in vergelijking met 1990 en aldus de klimaatveranderingen tegen te gaan.

Om tegemoet te komen aan zijn verplichtingen, zou België in 2008 nog 135,27 miljoen ton CO₂ mogen uitstoten, tegenover 146,24 miljoen ton in 1990.

(1) Zie het federale rapport over de duurzame ontwikkeling 2002 « Een stap naar duurzame ontwikkeling ? », federaal planbureau, blz. 47.

(2) Ibid., blz. 52.

(3) Ibid., blz. 53.

Or, il semble extrêmement complexe de calculer le pourcentage réel des diverses émissions du parc des véhicules existant. A cet égard, il convient de tenir compte de la composition du parc belge, du nombre de kilomètres parcourus, des caractéristiques de notre réseau routier. Même le relief et les conditions climatologiques peuvent jouer un rôle non négligeable en la matière.

En 1992, l'Institut pour « *Energie- und Umweltforschung* » (IFEU) de Heidelberg en Allemagne a reçu pour mission du Ministère allemand de l'Environnement d'établir un modèle, dénommé TREMOD, capable d'effectuer de tels calculs.

Au fil des ans, ce modèle a sans cesse été affiné pour devenir l'instrument officiel des autorités allemandes pour le calcul et l'estimation des émissions dans le secteur des transports. Il a non seulement été appliqué en Allemagne, mais aussi en Suisse, en Autriche et aux Pays-Bas.

En ce qui concerne notre pays, la FEBIAC a chargé l'IFEU d'examiner la situation ⁽⁴⁾. Avec l'aide de TREMOD, les chercheurs allemands ont calculé, sur la base de la connaissance de la composition du parc belge des véhicules, l'évolution des émissions et de la consommation de carburant par le trafic routier au cours des vingt dernières années. Ils ont également établi un modèle prévisionnel de l'évolution jusqu'en 2020, afin d'obtenir une image de ce que sera la qualité de l'air dans le futur.

Les résultats des calculs des émissions indiquent une même tendance. A l'exception du CO₂, les émissions de tous les polluants semblent diminuer au cours de la période considérée malgré une augmentation de 80 % du nombre total de kilomètres parcourus par les voitures depuis 1980.

A cet égard, l'IFEU constate que si les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du trafic routier ont jusqu'à ce jour augmenté de manière continue, elles devraient augmenter de 2 à 6 % pour les 20 prochaines années en cas de croissance de la mobilité de 14 à 22 %.

Une étude ⁽⁵⁾ publiée en 2004 par le CRIOC démontre que les consommateurs s'intéressent très peu à l'environnement lors de l'achat d'une voiture. Cette enquête explique que beaucoup de conducteurs ne font pas le lien entre consommation de carburant et émissions de CO₂, et ne sont pas plus en mesure de comparer l'impact sur l'environnement des différents carburants.

(4) Voir « Les émissions et la consommation d'énergie du trafic routier en Belgique (1980-2020), consultable sur le site www.febiac.be.

(5) Voir « Choix d'une automobile : l'environnement pris en compte ? », CRIOC, janvier 2004.

Het lijkt echter zeer ingewikkeld om het reële percentage van de verschillende soorten uitstoot van het bestaande voertuigenpark te berekenen. In dat verband, dient rekening gehouden te worden met de samenstelling van het Belgische park, het aantal afgelegde kilometers, de kenmerken van ons wegennet. Zelfs het reliëf en de weersomstandigheden kunnen terzake een niet te verwaarlozen rol spelen.

In 1992, heeft het instituut voor « *Energie- und Umweltforschung* » (IFEU) van Heidelberg in Duitsland, van het Duitse ministerie voor Leefmilieu de opdracht gekregen om een model op te stellen, onder de naam van TREMOD, waarmee dergelijke berekeningen kunnen worden gemaakt.

In de loop der jaren, is dat model alsmaar verfijnd en het officiële instrument geworden van de Duitse overheid om de uitstoot van de transportsector te berekenen en te ramen. Het model is niet enkel in Duitsland toegepast, maar ook in Zwitserland, Oostenrijk en Nederland.

In ons land, heeft FEBIAC het IFEU belast met het onderzoek van de situatie ⁽⁴⁾. Met behulp van TREMOD, hebben de Duitse onderzoekers, op basis van de kennis van de samenstelling van het Belgische wagenpark, de evolutie van de emissies en het brandstofverbruik door het wegverkeer gedurende de laatste twintig jaar berekend. Ze hebben ook een prognose gemaakt van de evolutie tot 2020 om een beeld te krijgen van de luchtkwaliteit in de toekomst.

De resultaten van de berekeningen van de uitstoot geven een zelfde trend aan. Met uitzondering van CO₂, lijken de emissies van alle verontreinigende stoffen te verminderen in de loop van de bedoelde periode, ondanks een stijging met 80 % van het totale aantal kilometer dat door de voertuigen sedert 1980 is afgelegd.

In dat verband, stelt het IFEU vast dat de uitstoot van CO₂ door het wegverkeer tot nu toe gestaag is toegenomen, maar dat die in de komende 20 jaar van 2 tot 6 % zou moeten stijgen als de mobiliteit van 14 tot 22 % toeneemt.

Een in 2004 door het OIVO gepubliceerde studie ⁽⁵⁾ toont aan dat de verbruikers maar weinig rekening houden met het milieu als ze een voertuig kopen. Dat onderzoek toont aan dat vele bestuurders geen verband leggen tussen het brandstofverbruik en de CO₂-emissie en al evenmin een vergelijking kunnen maken tussen de gevolgen voor het milieu van de verschillende brandstoffen.

(4) Zie « Uitstoot en energieverbruik van het wegverkeer in België (1980-2020) », raadpleegbaar op de site www.febiac.be.

(5) Zie « Een auto kiezen : spelen de milieuaspecten een rol ? », OIVO, januari 2004.

Pourtant, il faut bien constater que c'est l'utilisation de la voiture qui est la principale cause de pollution par l'automobile, davantage donc que sa fabrication ou son élimination.

C'est ainsi que les principaux critères de choix d'une voiture sont le prix, la fiabilité, la qualité et la sécurité du produit. La consommation en carburant, qui détermine les émissions de CO₂, est également un critère de choix mais elle intervient surtout dans une optique économique, peu encore à titre écologique.

Ce qui importe aux yeux des consommateurs, selon l'étude du CRIOC, c'est que la voiture se situe dans la moyenne de consommation de sa catégorie, plus qu'à un niveau déterminé de consommation. Les autres critères environnementaux sont, quant à eux, très peu évoqués spontanément et n'interviennent jamais qu'en bout de liste.

Les concessionnaires interrogés, dans le cadre de cette enquête, fournissent des réponses assez concordantes. Pour eux, les critères de choix auxquels recourent les consommateurs sont surtout le prix, la sécurité et le confort de conduite. La consommation en carburant n'est citée que par un concessionnaire sur deux. Les critères environnementaux arrivant également en queue de peloton malgré que la grande majorité d'entre eux témoignent pourtant d'une bonne connaissance de l'impact des émissions de CO₂.

L'achat de véhicules neufs écopereformants constitue à ce sujet un enjeu crucial pour les politiques publiques, le renouvellement du parc automobile devant en effet permettre la mise en circulation de véhicules plus propres.

Une prise de conscience du public à l'égard des aspects environnementaux de l'automobile semble primordiale afin que des efforts soient accrus dans le sens de la mise sur le marché de voitures plus propres et plus respectueuses de notre environnement.

Notons à cet égard que le Service des Affaires environnementales du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement réalise annuellement un « Guide de la consommation de carburant » réunissant les données relatives à la consommation officielle de carburant et aux émissions spécifiques officielles de CO₂ pour chaque modèle disponible sur le marché des voitures neuves.

Force est de constater que tant la réalisation de ce guide, que l'obligation pour les concessionnaires d'afficher sur les voitures neuves une étiquette indiquant la consommation moyenne en carburant et leur émission moyenne de CO₂ ⁽⁶⁾ n'ont guère permis d'influencer le comportement des consommateurs jusqu'à présent, même si une légère

(6) Voir l'Arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'information sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (*Moniteur belge* 12 octobre 2001).

Nochtans moet men vaststellen dat het gebruik van de wagen de voornaamste oorzaak is van verontreiniging door de auto, meer dan de productie of de opruiming ervan.

De voornaamste criteria om een wagen te kiezen zijn dus de prijs, de betrouwbaarheid, de kwaliteit en de veiligheid ervan. Het brandstofverbruik, dat de CO₂-emissie bepaalt, is ook een criterium maar heeft vooral belang in een economische optiek, en vooralsnog weinig om milieuredenen.

Voor de consument is het, volgens de studie van het OIVO, belangrijk dat het voertuig veeleer een gemiddeld verbruik heeft voor zijn categorie dan een bepaald verbruiksniveau. De andere milieucriteria komen spontaan weinig ter sprake en staan op het einde van de lijst.

De concessiehouders hebben in het kader van dat onderzoek nogal gelijklopende antwoorden gegeven. Volgens hen kiezen de consumenten vooral op basis van de prijs, de veiligheid en het rijcomfort. Het brandstofverbruik wordt maar door één concessiehouder op de twee vermeld. De milieucriteria komen ook bij hen maar aan de staart van het peloton ondanks het feit dat de grote meerderheid onder hen nochtans een goede kennis blijkt te hebben van de gevolgen van de CO₂-emissie.

De aankoop van nieuwe milieuvriendelijke voertuigen is in dat verband een belangrijke uitdaging voor het overheidsbeleid omdat men bij de vernieuwing van het voertuigenpark de kans moet grijpen om schonere voertuigen in het verkeer te brengen.

Het lijkt van primordiaal belang dat het publiek zich bewust wordt van de milieuaspecten van de auto opdat meer inspanningen worden gedaan om zuinigere en milieuvriendelijkere wagens in het verkeer te brengen.

Merken wij in dat opzicht op dat de dienst voor milieuaangelegenheden van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Milieu jaarlijks een gids van het brandstofverbruik opstelt aan de hand van de gegevens over het officieel verbruik van brandstof en de officiële specifieke CO₂-emissie voor elk model dat beschikbaar is op de markt van de nieuwe wagens.

Er moet echter worden geconstateerd dat zowel het opstellen van die gids als de verplichting voor de concessiehouders om op de nieuwe voertuigen een etiket te plakken met de vermelding van het gemiddelde brandstofverbruik en de gemiddelde CO₂-emissie ⁽⁶⁾, het gedrag van de consument tot dusver niet hebben kunnen veranderen, ook

(6) Zie het koninklijk besluit van 5 september 2001 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's (*Belgisch Staatsblad* 12 oktober 2001).

évolution est perceptible ces dernières années (remarquons par exemple l'apparition de publicités qui mettent principalement en évidence le faible taux d'émission de CO₂ d'un véhicule).

C'est pourquoi la présente proposition d'ordonnance envisage des mesures qui visent à favoriser l'utilisation de voitures particulières plus respectueuses de l'environnement ⁽⁷⁾.

Les mesures envisagées dans la présente proposition d'ordonnance ne visent pas à s'appliquer à l'ensemble des voitures, voitures mixtes et minibus du parc automobile belge. En effet, la mise en œuvre de pareilles mesures dans l'hypothèse où le redevable des taxes 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, suppose un accord de coopération préalable entre les Régions tel qu'en dispose l'article 4, § 3, de la loi spéciale relative au financement des Communautés et des Régions qui dispose : « 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. ».

A. Barème de taxation qui tient compte de l'émission de CO₂

La présente proposition modifie la base imposable des voitures, voitures mixtes et minibus telle que prévue par le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus en substituant le barème des chevaux-vapeur par un barème prenant mieux en compte les effets des émissions de CO₂, tout en étant budgétairement neutre à l'égard des finances régionales.

A cette fin, il est envisagé de se référer, en plus des émissions de CO₂, aux normes « Euro ». Ces normes fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes de plus en plus strictes s'appliquant aux véhicules neufs. La taxe de circulation comprendrait une somme fixe selon la norme Euro du véhicule, à laquelle viendrait s'ajouter une somme en fonction du degré d'émission de CO₂ de ce même véhicule.

(7) La proposition de résolution (A-401/1-2006/2007), déposée au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale par Madame Els Ampe, relative à l'utilisation de l'ecoscore comme base pour la taxe de circulation, vise également à inciter les Bruxellois à utiliser des voitures moins polluantes. L'ecoscore est un indicateur qui prend en compte divers polluants émis par un véhicule, dont le CO₂.

al is er de laatste jaren een kleine evolutie merkbaar (zie bijvoorbeeld de reclame die voornamelijk de geringe CO₂-uitstoot van een voertuig in de verf zet).

Dit voorstel van ordonnantie beoogt bijgevolg maatregelen om het gebruik van milieuvriendelijkere voertuigen te bevorderen ⁽⁷⁾.

De in dit voorstel van ordonnantie voorgenoemde maatregelen zijn niet bedoeld voor alle voertuigen, auto's voor gemengd gebruik en minibussen van het Belgisch autopark. De invoering van dergelijke maatregelen ingeval de belastingplichtige een vennootschap is in de zin van de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten, veronderstelt immers een voorafgaand samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten zoals bepaald in artikel 4, § 3, van de bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten, dat als volgt luidt : « 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. ».

A. Belastingsschaal die rekening houdt met de CO₂-uitstoot

Dit voorstel wijzigt de belastinggrondslag van de personenwagens, de gemengde voertuigen en de minibussen zoals bepaald door het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, door de schaal van de paardekracht te vervangen door een schaal die meer rekening houdt met de gevolgen van de CO₂-uitstoot en die budgettair neutraal is voor de gewestelijke financiën.

Daartoe wordt overwogen om, naast de CO₂-uitstoot, ook te verwijzen naar de « euronormen ». Die normen leggen de maximumgrenzen vast voor de uitstoot van verontreinigende stoffen door de voertuigen. Het betreft een geheel van steeds strengere normen die van toepassing zijn op de nieuwe voertuigen. De verkeersbelasting zou een vast bedrag omvatten volgens de euronorm van het voertuig, waarbij een bedrag gevoegd zou worden naargelang de

(7) Het voorstel van resolutie (A-401/1-2006/2007), ingediend door mevrouw Els Ampe bij het Brussels Hoofdstedelijk Parlement, betreffende het gebruik van de ecoscore als basis voor de verkeersbelasting is ook bedoeld om de Brusselaars ertoe aan te zetten minder vervuilende voertuigen te gebruiken. De ecoscore is een indicator die met verschillende verontreinigende stoffen die door een voertuig worden uitgestoten, waaronder CO₂, rekening houdt.

Si le véhicule émet moins de 140 grammes de CO₂ par km, la taxe se limitera alors à la somme fixe.

La formule afin de calculer la taxe serait donc la suivante :

$$\text{Taxe de circulation} = \text{Somme constante} + p^* (\text{gCO}_2/\text{km} - 140 \text{ gCO}_2/\text{km})$$

$$\text{Si } \text{gCO}_2/\text{km} < 140 \text{ gCO}_2/\text{km} \Rightarrow \\ \text{Taxe de circulation} = \text{somme constante}$$

La constante varie donc en fonction des autres polluants émis par le véhicule :

Euro 2	150 EUR
Euro 3	125 EUR
Euro 4	100 EUR
Euro 5	75 EUR

En ce qui concerne la valeur p, elle est fixée pour le moment à 8 EUR mais elle peut être modifiable par la suite s'il s'avère nécessaire de renforcer l'incitation à utiliser une voiture moins polluante.

Au lieu d'être forfaitaire, la taxe de circulation serait donc linéaire : au plus on pollue, au plus on paye.

En ce qui concerne le parc de véhicules qui ne remplissent que les critères Euro 0 et 1 (15 % du parc automobile belge mais responsable de 80 % des émissions polluantes hors CO₂), il est nécessaire d'appliquer une tarification différenciée afin de ne pas pénaliser trop lourdement les détenteurs de ces véhicules. Il est donc proposé de multiplier l'ancienne taxe de circulation de ces véhicules. Il est donc proposé de multiplier l'ancienne taxe de circulation de ces véhicules par 1,7 s'ils émettent plus de 140 grammes de CO₂ par km. S'ils émettent moins de 140 grammes par km, la taxe restera inchangée.

La formule de calcul pour les véhicules Euro 0 et 1 serait la suivante :

$$\text{Taxe de circulation} = \text{Ancienne taxe de circulation} * 1,7$$

$$\text{Si } \text{gCO}_2/\text{km} < 140 \text{ gCO}_2/\text{km} \Rightarrow \\ \text{Taxe de circulation} = \text{ancienne taxe de circulation}$$

La réforme de la taxation permettra à un détenteur d'une voiture moins polluante de diminuer la taxe de circulation pour les véhicules moins polluants et de l'augmenter pour les autres, selon le principe du « pollueur-payeur ». Les montants ont été déterminés afin de garantir la neutralité budgétaire de la mesure.

Afin de déterminer à quelle norme Euro appartient un véhicule, il faut se référer à la classification établie par la

CO₂-uitstoot van datzelfde voertuig. Als het voertuig minder dan 140 gram CO₂/km uitstoot, zal de heffing beperkt blijven tot het vaste bedrag.

De formule van de berekening voor de belasting zou er dus als volgt uitzien :

$$\text{Verkeersbelasting} = \text{vast bedrag} + p^* (\text{gCO}_2/\text{km} - 140 \text{ gCO}_2/\text{km})$$

$$\text{Indien } \text{gCO}_2/\text{km} \text{ lager is dan } 140 \text{ gCO}_2/\text{km} \Rightarrow \\ \text{verkeersbelasting} = \text{vast bedrag}$$

Het vaste bedrag varieert dus volgens de andere polluenten van het voertuig :

Euro 2	150 EUR
Euro 3	125 EUR
Euro 4	100 EUR
Euro 5	75 EUR

De p-waarde wordt thans vastgesteld op 8 EUR, maar kan later worden gewijzigd indien zou blijken dat het gebruik van een minder vervuilend voertuig nog meer moet worden gestimuleerd.

In plaats van forfaitair zou de verkeersbelasting dan lineair zijn : hoe meer men vervuult, hoe meer men moet betalen.

Voor de voertuigen die enkel voldoen aan de criteria Euro 0 en 1 (15 % van het Belgische wagenpark maar verantwoordelijk voor 80 % van de uitstoot van verontreinigende stoffen naast CO₂) moet een ander tarief worden opgelegd om de eigenaars van die voertuigen niet al te zwaar te straffen. Er wordt dus voorgesteld om de oude verkeersbelasting op die voertuigen te vermenigvuldigen met 1,7 indien ze meer dan 140 gram CO₂/km uitstoten. Indien zij minder dan 140 g/km uitstoten, blijft de heffing onveranderd.

De formule van de berekening voor de voertuigen Euro 0 en 1 zou er dus als volgt uitzien :

$$\text{Verkeersbelasting} = \text{Oude verkeersbelasting} * 1,7$$

$$\text{Indien } \text{gCO}_2/\text{km} < 140 \text{ gCO}_2/\text{km} \Rightarrow \\ \text{verkeersbelasting} = \text{oude verkeersbelasting}$$

Door de hervorming van de belasting zal de eigenaar van een minder vervuilend voertuig minder verkeersbelasting voor minder vervuilende voertuigen betalen; de andere zullen meer betalen, overeenkomstig het principe dat de vervuiler betaalt. De bedragen zijn vastgesteld om de begrotingsneutraliteit van de maatregel te garanderen.

Om te bepalen onder welke euronorm een voertuig valt, moet men zich baseren op de classificatie van de Europese

Commission européenne. Cette norme est mentionnée soit dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule, ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules. ».

Afin de déterminer le taux de CO₂ à prendre en considération pour chaque véhicule, il faut se référer au taux tel qu'utilisé dans le cadre du «guide de la consommation de carburant» et des étiquettes apposées sur les voitures neuves conformément à l'arrêté royal du 5 septembre 2001.

L'article premier de cet arrêté royal précise que les émissions spécifiques officielles de CO₂ sont : « *pour une voiture particulière donnée, les émissions mesurées conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 26 février 1981 visée dans les « résultats d'essais » et qui figure dans la fiche de réception CE. du véhicule ou dans le certificat de conformité. Dans le cas où plusieurs variantes et/ou versions sont regroupées sous un même modèle, les valeurs retenues pour les émissions de CO₂ de ce modèle sont basées sur la variante et/ou la version dont le niveau officiel d'émissions de CO₂ est le plus élevé au sein de ce groupe.* ».

Ce taux d'émissions de CO₂ en grammes par kilomètre est mentionné soit dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule, ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules.

B. Véhicules équipés au L.P.G. (*Liquefied petroleum gas*)

S'il ne demeure pas moins qu'une voiture équipée d'une installation LPG est moins polluante qu'une voiture à essence, tant pour les émissions de CO₂ que pour les autres polluants atmosphériques, force est de constater que peu de voitures sont équipées de série au LPG. Ceci a pour conséquence qu'aucune catégorie d'émission de CO₂ ne leur est associée, la moyenne de référence pour ce genre de véhicules faisant actuellement défaut en raison du trop faible volume de ventes.

En effet, la plupart des installations au LPG sont placées après l'achat du véhicule. De plus, ces véhicules sont statistiquement considérés comme des véhicules utilisant de l'essence.

C'est pourquoi la présente proposition d'ordonnance envisage d'établir la taxe de circulation conformément au barème applicable aux véhicules alimentés à l'essence mais diminuée de 100 euros, le cas échéant limité au montant de la taxe.

Par ailleurs, il pèse sur les véhicules LPG une fiscalité propre, peu propice au développement de l'utilisation de tels véhicules. En effet, les articles 12 et 13 du code des taxes assimilées aux impôts sur le revenu prévoient une

Commissie. Die norm wordt vermeld in het conformiteitsattest, in het proces-verbaal van conformiteit van het voertuig of in de databank van de dienst inschrijving van de voertuigen.

Om het CO₂-gehalte dat voor elk voertuig in aanmerking moet worden genomen te bepalen, moet men zich baseren op het percentage dat gehanteerd wordt in de brandstofverbruiksgids en op de etiketten die op nieuwe wagens worden aangebracht overeenkomstig het koninklijk besluit van 5 september 2001.

Volgens artikel 1 van dat koninklijk besluit is de « *officiële specifieke CO₂-uitstoot van een personenauto : de uitstoot gemeten overeenkomstig het koninklijk besluit van 26 februari 1981 en die is vermeld in de beproevingsresultaten gehecht bij het EG-typegoedkeuringsformulier of in het certificaat van overeenstemming. Wanneer verscheidene varianten en/of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, zijn de op te geven waarden van dat model gebaseerd op de variante en/of uitvoeringversie met de hoogste officiële CO₂-uitstoot binnen die groep;* ».

Die CO₂-uitstoot in gram per kilometer wordt dus vermeld in het conformiteitsattest of in het proces-verbaal van conformiteit van het voertuig of in de gegevensbank van de directie van de inschrijving van de voertuigen.

B. Voertuigen die op LPG rijden

Een voertuig dat uitgerust is met een LPG-installatie is minder vervuilend dan een voertuig dat op benzine rijdt, zowel voor de CO₂-uitstoot als voor de andere luchtverontreinigende stoffen. We moeten echter vaststellen dat weinig seriewagens op LPG geproduceerd worden. Dat heeft tot gevolg dat ze in geen enkele categorie van CO₂-uitstoot vallen en dat het basisgemiddelde voor dat soort voertuigen heden niet bestaat omdat er te weinig van verkocht worden.

De meeste LPG-installaties worden immers geplaatst ná verkoop van het voertuig. Bovendien worden die voertuigen statistisch gezien beschouwd als voertuigen die op benzine rijden.

In dit voorstel van ordonnantie wordt bijgevolg voorgesteld om de verkeersbelasting vast te stellen overeenkomstig een schaal die van toepassing is op de voertuigen die op benzine rijden maar verminderd met 100 euro, in voorkomend geval beperkt tot het bedrag van de belasting.

Bovendien geldt er voor de LPG-wagens een specifieke fiscale regeling die er weinig toe aanzet om dergelijke voertuigen te gebruiken. Volgens de artikelen 12 en 13 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkge-

taxe de circulation complémentaire pour les voitures équipées au LPG.

Aussi, la présente proposition d'ordonnance envisage de supprimer cette taxe de circulation complémentaire pour les voitures, voitures mixtes et minibus à l'exclusion de ceux dont le redevable de la taxe 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.

C. Véhicules électriques

Le moteur électrique apparaît, depuis la naissance de l'automobile, comme la principale alternative au moteur thermique. Ainsi, le premier véhicule à atteindre la vitesse de 100 km/h, en 1899, la « Jamais contente », était mû par un moteur électrique.

La voiture électrique présente des avantages importants, pour la collectivité et, dans une moindre mesure, pour l'utilisateur. Le premier avantage pour la collectivité est de réduire presque totalement les émissions polluantes et de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de l'unique véhicule que l'on puisse qualifier de « zéro émission » (même si la manière dont est produite cette électricité provoque encore des émissions de CO₂). Il convient par ailleurs de souligner que la voiture électrique ne susciterait pas d'augmentation significative de la production d'électricité. En effet, la consommation annuelle d'un véhicule électrique est de l'ordre de celle d'un chauffe-eau électrique.

Ensuite, le véhicule électrique « classique » constitue pour l'instant le moyen de conserver l'avance acquise dans la conception, l'industrialisation et la mise en œuvre des technologies liées à la propulsion électrique.

Enfin, à partir d'une distance parcourue de 8.000 kilomètres par an, la voiture électrique coûte moins cher qu'une voiture fonctionnant à l'essence ou au diesel. En effet, le prix à l'achat et la location de la batterie sont plus que compensés par le coût de l'électricité (une recharge de 2 euros permet de parcourir une centaine de kilomètres) et le faible entretien exigé par un tel véhicule.

Pour des raisons environnementales évidentes, il convient d'encourager l'achat de véhicules à moteurs électriques. Ce constat est plus vrai encore en milieu urbain où la pollution de l'air par les hydrocarbures et les gaz d'échappement est particulièrement importante. Par ailleurs, la nature même des déplacements urbains, courts et fréquents, justifie et permet, plus que dans d'autres espaces, l'utilisation de véhicules électriques.

La présente proposition vise donc à encourager l'achat de tels véhicules en supprimant pour ces derniers la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation.

stelde belastingen wordt er voor de voertuigen die op LPG rijden een bijkomende verkeersbelasting opgelegd.

Dit voorstel van ordonnantie wil die bijkomende verkeersbelasting afschaffen voor personenwagens, gemengde voertuigen en minibussen, met uitzondering van die waarvoor de belastingplichtige een vennootschap is in de zin van de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstgevend doel met leasingactiviteiten.

C. Elektrische voertuigen

Sedert de uitvinding van de auto lijkt de elektrische motor het voornaamste alternatief te zijn voor de thermische motor. De eerste wagen die een snelheid van 100 km/uur haalde, te weten de « Jamais Contente », was aangedreven met een elektrische motor. Dat gebeurde in 1899.

De elektrische wagen biedt grote voordelen voor de gemeenschap en in mindere mate voor de gebruiker. Het eerste voordeel voor de gemeenschap is dat de verontreinigende uitstoot en emissie van broeikasgassen vrijwel volledig wegvallen. Het is dus het enige voertuig dat men kan bestempelen als voertuig met « nulmissie » (ook al is er nog CO₂-uitstoot bij de productie van de elektriciteit). Er dient overigens te worden onderstreept dat de elektrische wagen niet tot een aanzienlijke stijging van de elektriciteitsproductie zou leiden. Het jaarlijkse verbruik van een elektrische wagen is vergelijkbaar met dat van een elektrische boiler.

De « klassieke » elektrische wagen is voor het ogenblik het middel om de voorsprong te bewaren in het ontwerpen, het industrialiseren en het concreet toepassen van de technologieën op het vlak van elektrische aandrijving.

Vanaf een afstand van 8.000 kilometer per jaar, kost de elektrische wagen minder dan een wagen op benzine of diesel. De aankoopprijs en de huur van de batterij worden ruimschoots gecompenseerd door de elektriciteitsprijs (een heroplading van 2 euro is goed voor een honderdtal kilometer) en het beperkte onderhoud van een dergelijk voertuig.

Om evidente milieuredenen, moet de aankoop van wagens met een elektrische motor aangemoedigd worden. Die vaststelling is nog vanzelfsprekender in de stad, waar de luchtverontreiniging door koolwaterstoffen en uitlaatgasen zeer sterk is. De aard zelf van de verplaatsingen in de stad, die kort en frequent zijn, verantwoordt meer dan elders het gebruik van elektrische voertuigen.

Dit voorstel strekt er dan ook toe om de aankoop van dergelijke voertuigen aan te moedigen, door de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting ervoor af te schaffen.

Cette suppression des taxes de mise en circulation et de circulation permettra ainsi de compenser le surcoût parfois important que représentent à l'achat les véhicules électriques. Du fait notamment de la production en petite série, le prix d'acquisition de ces véhicules est en effet élevé. Ainsi, le coût de production d'un véhicule électrique dépasse de 3.000 à 4.000 euros celui d'un véhicule thermique.

Cette suppression des taxes s'applique aux voitures, voitures mixtes et minibus à l'exclusion de ceux dont 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 activité de leasing.

D. Régime transitoire

L'objet de la proposition d'ordonnance étant de favoriser l'achat de véhicules moins polluants, d'une part, et pour ne pas pénaliser, d'autre part ceux qui sont actuellement propriétaires de véhicules polluants, le nouveau barème établi sur la base des émissions en CO₂ s'applique pour les nouvelles immatriculations à dater du premier janvier 2009.

Joël RIGUELLE (F)

De afschaffing van die belastingen moet zo de soms grote extra kost voor de aankoop van elektrische voertuigen compenseren. Door een beperkte serieproductie is de aankoopprijs voor die voertuigen immers aan de hoge kant. De productiekost voor een elektrisch voertuig bedraagt soms 3.000 tot 4.000 euro meer dan voor een thermisch voertuig.

De afschaffing van die belastingen geldt voor de voertuigen, gemengde voertuigen en minibussen met uitzondering van de voertuigen waarvan de belastingplichtige een vennootschap is in de zin van de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstbejag met leasingactiviteiten.

D. Overgangsregeling

Het voorstel van ordonnantie strekt er enerzijds toe de aankoop van minder verontreinigende voertuigen te bevorderen en anderzijds de nieuwe schaal, opgesteld op basis van de CO₂-uitstoot, van toepassing te maken op de nieuwe nummerplaten die vanaf 1 januari 2009 uitgereikt worden, om de huidige eigenaars van verontreinigende voertuigen niet te bestraffen.

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**modifiant le Code des taxes
assimilées aux impôts sur les revenus
en vue de favoriser l'utilisation de voitures
particulières plus respectueuses de
l'environnement**

Article 1^{er}

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

Article 2

Il est ajouté à l'article 5, § 1^{er}, de ce même code, un nouveau point libellé comme suit :

« 11° les véhicules à moteur, à l'exclusion de ceux dont le redevable de la taxe 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, utilisant uniquement ou essentiellement l'énergie électrique comme mode de propulsion ».

Article 3

L'article 7 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus est remplacé comme suit :

« Art. 7 – La taxe est due, selon le cas, en raison de la puissance du moteur, de sa cylindrée, de ses émissions de CO₂ ou de la masse maximale autorisée du véhicule telle qu'elle est déterminée par l'autorité compétente.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale détermine les règles à suivre pour l'établissement, la constatation et le contrôle de la puissance des moteurs.

Le taux d'émission de CO₂ de chaque voiture particulière est déterminé conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 26 février 1981 et visé dans les « résultats d'essais », qui figurent dans l'annexe de la fiche de réception CE du véhicule ou dans le certificat de conformité. Dans le cas où plusieurs variantes et/ou versions sont regroupées sous un même modèle, les valeurs retenues pour les émissions de CO₂ de ce modèle sont basées sur la variante et/ou la version dont le niveau officiel d'émissions de CO₂ est le plus élevé de ce groupe; ».

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van het wetboek van
de met de inkomstenbelastingen
gelijkgestelde belastingen met het oog op
de bevordering van het gebruik van
milieuvriendelijkere privévoertuigen**

Artikel 1

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

Artikel 2

In artikel 5, § 1, van hetzelfde Wetboek wordt een nieuw punt toegevoegd, luidend :

« 11° de motorvoertuigen, met uitzondering van die waarvan de belastingplichtige een vennootschap is in de zin van de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten en die uitsluitend of hoofdzakelijk aangedreven worden door elektrische energie ».

Artikel 3

Artikel 7 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt vervangen als volgt :

« Art. 7. – De belasting is, naar gelang van het geval, verschuldigd op grond van het vermogen van de motor, van zijn cilinderinhoud, van zijn CO₂-uitstoot of van de maximaal toegelaten massa van het voertuig zoals die is vastgesteld door de bevoegde overheid.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering stelt de regels vast die in acht te nemen zijn voor de bepaling, de opname en de controle van het vermogen van de motoren.

Het percentage van de CO₂-uitstoot van elk privévoertuig wordt vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 26 februari 1981 en vermeld in de « beproevingsresultaten » die opgenomen zijn in het aanhangsel van het EG-typegoedkeuringsformulier van het voertuig of in het certificaat van overeenstemming. Wanneer verscheidene varianten en/of uitvoeringen onder één model zijn gegroepeerd, zijn de op te geven CO₂-waarden van dat model gebaseerd op de variante en /of uitvoering-versie met de hoogste officiële CO₂-uitstoot binnen die groep; ».

Article 4

À l'article 9 de ce même code, il est inséré un point *Abis* libellé comme suit :

« *A.bis.* – Voitures, voitures mixtes et minibus à l'exclusion de celles dont le redevable de la taxe 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.

Pour les véhicules répondant aux normes Euro 2 à 5, le montant de la taxe est fixé comme suit :

$$\text{Taxe de circulation} = \text{Somme constante} + p^* (\text{gCO}_2/\text{km} - 140 \text{ gCO}_2/\text{km})$$

$$\text{Si } \text{gCO}_2/\text{km} < 140 \text{ gCO}_2/\text{km} \Rightarrow \text{Taxe de circulation} = \text{somme constante}$$

où la somme constante dépend de la norme Euro à laquelle se rattache le véhicule :

Euro 2	150 EUR
Euro 3	125 EUR
Euro 4	100 EUR
Euro 5	75 EUR

et $p = 8$ EUR.

Si le véhicule appartient aux normes Euro 0 et 1 : le montant de la taxe est alors calculé selon les barèmes de la catégorie A multiplié par 1,7, (cette multiplication n'étant pas d'application si le véhicule n'émet pas plus de 140 grammes de CO₂ par kilomètre).

Lorsque le moteur du véhicule est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés, la taxe est diminuée de 100 EUR, le cas échéant limité au montant de la taxe.

Ces barèmes sont appliqués pour les nouvelles immatriculations à dater du 1^{er} janvier 2009. ».

Article 5

Il est ajouté un nouveau paragraphe 1^{er}*bis* libellé comme suit à l'article 12 :

« Art. 12. – § 1^{er}*bis.* Cette taxe de circulation complémentaire ne s'applique qu'aux voitures, voitures mixtes et minibus dont le redevable de la taxe 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. ».

Artikel 4

In artikel 9 van diezelfde code wordt een punt *Abis* ingevoegd luidend :

« *A.bis.* – Personenauto's, gemengd voertuigen en minibussen met uitsluiting van die waarvan de belastingplichtige een vennootschap is in de zin van de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten.

Voor de voertuigen die voldoen aan de Euronormen 2 tot 5, wordt het bedrag van de belasting als volgt vastgesteld :

$$\text{Verkeersbelasting} = \text{vast bedrag} + p^* (\text{gCO}_2/\text{km} - 140 \text{ gCO}_2/\text{km})$$

$$\text{Als } \text{gCO}_2/\text{km} < 140 \text{ gCO}_2/\text{km} \Rightarrow \text{verkeersbelasting} = \text{vast bedrag}$$

waarbij het vaste bedrag afhangt van de Euronorm waaronder het voertuig valt :

Euro 2	150 EUR
Euro 3	125 EUR
Euro 4	100 EUR
Euro 5	75 EUR

en $p = 8$ EUR.

Als het voertuig onder de normen Euro 0 en 1 valt, wordt het bedrag van de belasting berekend volgens de schalen van categorie A vermenigvuldigd met 1,7 (de vermenigvuldiging is niet van toepassing als het voertuig niet meer dan 140 g CO₂ per kilometer uitstoot).

Als de motor van het voertuig, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, wordt aangedreven met LPG of andere vloeibare gasachtige koolwaterstoffen, wordt de belasting met 100 EUR verminderd en, in voorkomend geval, beperkt tot het bedrag van de belasting.

Die schalen worden toegepast voor de nieuwe inschrijvingen vanaf 1 januari 2009. ».

Artikel 5

Aan artikel 12 wordt een nieuwe paragraaf 1*bis* toegevoegd, luidend :

« Art. 12 – § 1*bis.* Die aanvullende verkeersbelasting is enkel van toepassing op de personenwagens, gemengde voertuigen en minibussen waarvan de belastingplichtige een vennootschap is in de zin van de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten. ».

Article 6

A l'article 96 de ce même code, il est ajouté un nouveau point libellé comme suit :

« 4° les véhicules à moteur, à l'exclusion de ceux dont le redevable de la taxe 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, utilisant uniquement ou essentiellement l'énergie électrique comme mode de propulsion. ».

Article 7

La présente ordonnance entre en vigueur le premier janvier 2009.

Joël RIGUELLE (F)

Artikel 6

In artikel 96 van hetzelfde Wetboek wordt een nieuw punt toegevoegd, luidend :

« 4° de motorvoertuigen, met uitzondering van die waarvan de belastingplichtige een vennootschap is in de zin van de wet van 7 mei 1999 houdende het Wetboek van Vennootschappen, een autonoom overheidsbedrijf of een vereniging zonder winstoogmerk met leasingactiviteiten en die uitsluitend of hoofdzakelijk aangedreven worden door elektrische energie. ».

Artikel 7

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2009.