

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2008-2009

12 FEBRUARI 2009

Wetsvoorstel tot wijziging van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wat de afschaffing van de aanvullende verkeersbelasting op LPG-voertuigen betreft

(Ingediend door mevrouw Nele Lijnen)

TOELICHTING

Het toenemend gebruik van de auto draagt bij tot een belangrijk aandeel in de milieuvervuiling van ons land. Zowel wat betreft de uitstoot van CO en CO₂, de vorming van troposferische ozon als wat betreft de vervuiling door fijn stof is de bijdrage van het autoverkeer aanzienlijk.

Naast het feit dat we creatief dienen te zijn bij de aanpak van de uitstoot van het verkeer op alle terreinen, is het gebruik van het soort brandstof van het allergrootste belang. Het hele beleid is er dan ook terecht op gericht om maximaal gebruik te maken van een zo milieuvriendelijk mogelijke brandstof. Een van de manieren om dit te doen is de prijszetting van deze brandstoffen dusdanig te bepalen dat milieuvriendelijke alternatieven ook minder belast worden ofwel het toepassen van een fiscale ecobonus.

Eén van deze alternatieve brandstoffen is vloeibaar petroleumgas of LPG. Uit studies is immers gebleken dat de emissies van personenwagens met LPG veel gunstiger zijn dan deze van voertuigen op diesel of benzine. Deze brandstof is bovendien een bijproduct van de olieraffinage, verbruikt bij haar aanmakingsproces minder energie en bevat geen lood, geen additieven en bijna geen zwavel. Het is daarom des te ontstellender te moeten vaststellen dat nog geen procent van onze voertuigen op LPG rijdt. Naast de angst voor gevaren, de beperkingen in parkings, de

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2008-2009

12 FÉVRIER 2009

Proposition de loi modifiant le Code des impôts assimilés aux impôts sur les revenus en ce qui concerne la suppression de la taxe de circulation complémentaire sur les véhicules au GPL

(Déposée par Mme Nele Lijnen)

DÉVELOPPEMENTS

L'utilisation croissante de la voiture contribue largement à la pollution de l'environnement dans notre pays. Tant en termes d'émissions de CO et CO₂ et de formation d'ozone troposphérique que de pollution par les particules fines, la contribution du trafic automobile est considérable.

Outre le fait que nous devons faire preuve de créativité dans la lutte contre les émissions du trafic routier sur tous les terrains, le type de carburant utilisé revêt une importance capitale. L'ensemble de la politique vise par conséquent, à juste titre, à promouvoir au maximum l'utilisation d'un carburant aussi respectueux de l'environnement que possible. L'une des manières d'y parvenir consiste à fixer le prix de ces carburants de telle sorte que les alternatives les moins polluantes soient également moins taxées ou à appliquer un écobonus fiscal.

L'un de ces carburants alternatifs est le gaz de pétrole liquéfié ou GPL. Des études ont en effet montré que les émissions produites par les voitures particulières roulant au GPL étaient nettement moins nocives que celles des voitures diesel ou essence. Ce carburant étant, par ailleurs, un sous-produit du raffinage du pétrole, sa production requiert moins d'énergie et il ne contient pas de plomb, pas d'additifs et pratiquement pas de soufre. Il est donc d'autant plus effarant de constater que les véhicules au GPL ne représentent même pas un pour cent du parc auto-

ombouwkost en het ruimteverlies, ligt de voornaamste oorzaak hiervan echter in de aanvullende belasting die op LPG-voertuigen wordt geheven. Dit is duidelijk te merken aangezien sinds de invoering van deze belasting in 1983 het aantal LPG-voertuigen van bijna 3% tot onder de 1% van het wagenpark is gedaald. Artikel 12 van het Wetboek van de met de inkomstenbelasting gelijkgestelde belastingen bepaalt immers dat voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen waarvan de motor (ook al is het maar tijdelijk) aangedreven wordt met LPG of andere vloeibare koolwaterstoffen, bovenop de gewone verkeersbelasting nog een aanvullende belasting dient betaald te worden. Afhankelijk van het fiscaal vermogen van het voertuig loopt deze aanvullende belasting op van 89,24 euro tot 208,23 euro. Daarenboven is de aanvullende belasting onafhankelijk van het verbruik wat evenmin ontmoedigend werkt.

Het gevolg van dit systeem is dat een LPG-wagen altijd meer belastingen dient te betalen dan een vergelijkbare benzine- of dieselwagen en tot en met 11 PK fiscaal.

Om het gebruik van deze milieuvriendelijkere brandstof aan te moedigen wordt daarom in dit voorstel voorgesteld de aanvullende belasting op LPG af te schaffen, zoals trouwens reeds in een resolutie van de Kamer van volksvertegenwoordigers uit 1998 werd gevraagd. Het gevolg hiervan zal zijn dat het vooral voor de kleinere wagens, voordeliger wordt om over te schakelen op LPG wat tegelijk het milieu ten goede zal komen, zeker daar er een aantal andere belemmeringen zijn weggevallen. Zo worden vandaag de risico's voor een LPG-tank kleiner geacht dan die van een bezinetank en brengt het gebruik ervan niet langer een verlies aan vermogen teweeg, wat vroeger wel het geval was.

Nele LIJNEN.

*
* *

mobile. Outre la peur de certains dangers, les restrictions imposées dans les parkings, les coûts de transformation et la perte d'espace disponible, la cause essentielle de cette situation réside dans la taxe complémentaire sur les véhicules au GPL. On a clairement pu observer l'effet causé par l'introduction de cette taxe en 1983 : le nombre de véhicules au GPL a alors chuté, passant de près de 3% à moins de 1% du parc automobile. L'article 12 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dispose en effet que les voitures, voitures mixtes et minibus dont le moteur est alimenté (même temporairement) au GPL ou aux autres hydrocarbures liquéfiés, sont soumis, en plus de la taxe de circulation ordinaire, à une taxe de circulation complémentaire d'un montant compris entre 89,24 euros et 208,23 euros selon la puissance imposable du véhicule. En outre, le montant de cette taxe complémentaire est indépendant de la consommation, ce qui est également dissuasif.

Ce système a pour effet qu'une voiture au GPL est toujours plus imposée qu'un véhicule équivalent, essence ou diesel, jusqu'à 11 chevaux fiscaux (inclus).

Afin de promouvoir l'utilisation de ce carburant plus écologique, nous proposons de supprimer la taxe complémentaire sur le GPL, ainsi que le demandait du reste déjà une résolution de la Chambre des représentants de 1998. Cette mesure aura pour conséquence qu'il deviendra plus avantageux de passer au GPL en particulier pour les petites voitures, ce qui profitera également à l'environnement, d'autant qu'un certain nombre d'autres obstacles ont été levés. C'est ainsi qu'on considère aujourd'hui qu'un réservoir de GPL présente moins de risques qu'un réservoir d'essence et que l'utilisation de GPL n'entraîne plus de perte de puissance comme c'était le cas auparavant.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In titel II van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt hoofdstuk VI, dat de artikelen 12 en 13 bevat, opnieuw opgenomen bij de wet van 11 april 1983 en gewijzigd bij de wet van 2 april 1996, bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000 en bij de wet van 27 december 2005, opgeheven.

15 januari 2009.

Nele LIJNEN.

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

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

Art. 2

Le chapitre VI du titre II du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, qui contient les articles 12 et 13, rétabli par la loi du 11 avril 1983 et modifié par la loi du 2 avril 1996, l'arrêté royal du 20 juillet 2000 et la loi du 27 décembre 2005, est abrogé.

15 janvier 2009.