

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2007-2008

2 JUNI 2008

Wetsvoorstel tot wijziging van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, om ter bevordering van het gebruik van LPG als minst vervuilende klassieke brandstof, de installatie van een LPG-tank als aftrekbare besteding te beschouwen

(Ingediend door de heer Wouter Beke c.s.)

TOELICHTING

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van een voorstel van de heer Jan Steverlynck dat reeds op 29 november 2006 in de Senaat werd ingediend (stuk Senaat, nr. 3-1949/1 - 2006/2007).

Het massaal gebruik van biobrandstoffen is nog niet voor de eerstkomende jaren. Zowel productie als distributie zullen nog een hele tijd achterop hinken vergeleken met fossiele brandstoffen, vooraleer zij enig werkelijk positief effect zullen hebben op het milieu. Daarenboven wordt het gebruik van biobrandstoffen al maar meer ter discussie gesteld wegens de eventuele gevaren voor de biodiversiteit en de voedselbevoorrading.

Daarom stellen indieners voor een bestaande «klassieke» brandstof te promoten als beste en minst milieubelastende alternatief, dat bovendien het voordeel heeft dat de productie en verdeling binnen een tijdsspanne van enkele maanden aan een toegenomen vraag zal kunnen voldoen.

a) LPG is minder belastend voor het milieu dan benzine of diesel

LPG (Liquified Petroleum Gas) is de minst polluerende fossiele brandstof met een zeer beperkte

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2007-2008

2 JUIN 2008

Proposition de loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 afin de considérer l'installation d'un réservoir LPG comme une dépense déductible, dans le but de promouvoir l'utilisation du LPG en tant que carburant classique le moins polluant

(Déposée par M. Wouter Beke et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition de M. Jan Steverlynck qui a déjà été déposée au Sénat le 29 novembre 2006 (doc. Sénat, n° 3-1949/1 - 2006/2007).

L'utilisation massive des biocarburants ne sera pas encore une réalité au cours des prochaines années. Leur production ainsi que leur distribution seront encore longtemps à la traîne par rapport à celles des carburants fossiles et il faudra donc attendre pour en ressentir des effets positifs sur l'environnement. En outre, l'utilisation de biocarburants est de plus en plus remise en question en raison des dangers éventuels qu'elle représente pour la biodiversité et l'approvisionnement alimentaire.

Aussi les auteurs proposent-ils de promouvoir l'utilisation d'un carburant «classique» existant en tant que meilleur et moins polluant des carburants, qui présente en outre l'avantage de pouvoir, de par ses niveaux de production et de distribution, satisfaire en quelques mois à une demande plus importante.

a) Le LPG est moins polluant que l'essence ou le diesel

Le LPG (*Liquified Petroleum Gas*) est le carburant fossile le moins polluant et ses émissions de particules

partikeluitstoot, is volledig loodvrij en heeft een verwaarloosbare zwavelemissie. De CO₂-uitstoot ligt 30% lager dan die van benzinemotoren.

De hoeveelheid zwavel is verwaarloosbaar en LPG produceert bijna geen afval. Er is bovendien geen enkel gevaar voor het grondwater (1).

b) LPG is een goedkope brandstof

Een doorsnee auto die 9 liter benzine per 100 km verbruikt, kost ongeveer 0,10 euro/km aan brandstof. Een auto met een dieselmotor kost ongeveer 0,05 euro/km.

Momenteel zijn er geen accijnzen op LPG, daarom heeft gas een prijskaartje van slechts 0,04 euro/km. De eigenaars van een auto met LPG-installatie betalen nu een jaarlijkse aanvullende verkeersbelasting die schommelt tussen 89,24 euro en 208,23 euro, in functie van het aantal pk. Desondanks blijft LPG de goedkoopste brandstof.

c) De aanvullende verkeersbelasting op LPG is een contraproductief element in de weg naar een beter milieu

Naast de reguliere verkeersbelasting wordt er voor LPG nog een aanvullende verkeersbelasting geheven. Deze «aanvullende verkeersbelasting» is de volgende :

1. Bedoelde voertuigen

De personenauto's, de auto's voor dubbel gebruik en de minibussen waarvan de motor aangedreven wordt met LPG, zijn onderworpen aan de aanvullende verkeersbelasting.

De belasting is verschuldigd op grond van het vermogen van de motor uitgedrukt in paardenkracht (pk).

Deze niet-geïndexeerde belasting dient jaarlijks op hetzelfde tijdstip en voor hetzelfde belastbaar tijdperk als de verkeersbelasting betaald te worden.

Deze belasting geldt niet voor een «lichte vracht». Hiervoor is geen aanvullende belasting van toepassing en betaalt men evenveel als op benzine.

(1) LPG als brandstof dient te voldoen aan de norm NBN-EN 589 zoals bepaald in het koninklijk besluit van 28 oktober 1996 (*Belgisch Staatsblad* van 5 november 1996). Het zwavelgehalte mag maximaal 100 mg/kg zijn.

sont très limitées. Il ne contient pas du tout de plomb et ses émissions de soufre sont négligeables. Ses émissions en CO₂ sont 30% inférieures à celles des moteurs à essence.

La quantité de soufre est négligeable et le LPG ne produit pratiquement pas de déchets. De plus, il n'y a aucun danger pour la nappe aquifère (1).

b) Le LPG est un carburant peu onéreux

Une voiture ordinaire qui consomme 9 litres d'essence au 100 km coûte environ 0,10 euros/km en carburant. Une voiture diesel coûte environ 0,05 euro/km.

Étant donné qu'il n'y a pas actuellement d'accises sur le LPG, le coût d'une voiture roulant au gaz n'est que de 0,04 euros/km. À l'heure actuelle, les propriétaires d'une voiture équipée d'une installation LPG paient une taxe de circulation complémentaire qui varie entre 89,24 euros et 208,23 euros en fonction du nombre de chevaux. Néanmoins, le LPG reste le carburant le moins cher.

c) La taxe de circulation complémentaire sur le LPG est un facteur contre-productif face à l'objectif d'une amélioration de l'environnement

Une taxe de circulation complémentaire est perçue sur le LPG en plus de la taxe de circulation ordinaire. Cette «taxe de circulation complémentaire» se fonde sur les éléments suivants :

1. Les véhicules visés

Les voitures particulières, les voitures mixtes et les minibuses dont le moteur est alimenté au gaz de pétrole liquéfié sont soumis à la taxe de circulation complémentaire.

La taxe due est calculée sur la base de la puissance du moteur exprimée en chevaux (CV).

Cette taxe non indexée doit être payée annuellement au même moment et pour la même période imposable que la taxe de circulation.

Cette taxe ne s'applique pas aux «camionnettes». Aucune taxe complémentaire ne s'applique à ces véhicules et leur détenteur paie autant que pour un véhicule à essence.

(1) En tant que carburant, le LPG doit satisfaire à la norme NBN-EN 589 visée à l'arrêté royal du 28 octobre 1996 (*Moniteur belge* du 5 novembre 1996). La teneur maximale en soufre est limitée à 100 mg/kg.

2. Bedrag van de belasting

Aantal pk	Bedrag van de belasting
1 tot 7	89,16 euro
8 tot 13	148,68 euro
14 tot 20	208,20 euro

3. Verkeersbelasting in vergelijking met diesel en benzine

De verkeersbelasting bij deze brandstoffen hangt af van het fiscaal vermogen (uitgedrukt in « fiscale pk »). Dat fiscaal vermogen wordt afgeleid van de cilinderinhoud van de wagen. In de vierde kolom van onderstaande tabel is voor LPG de « basisverkeersbelasting » samengerekend met de aanvullende belasting.

2. Montant de la taxe

Nombre de CV	Montant de la taxe
1 à 7	89,16 euros
8 à 13	148,68 euros
14 à 20	208,20 euros

3. Taxe de circulation due pour les véhicules roulant au LPG par rapport à celle des véhicules roulant au diesel et à l'essence

Dans le cas des véhicules roulant au diesel et à l'essence, la taxe de circulation dépend de la puissance fiscale (exprimée en « chevaux fiscaux »). Celle-ci est déterminée par la cylindrée de la voiture. Dans la quatrième colonne du tableau ci-dessous, la « taxe de circulation de base » pour le LPG est additionnée à la taxe complémentaire.

Fiscaal Vermogen (pk)	Benzine en diesel (vanaf aanslagjaar 2008 gelijk met elkaar)	Aanvullende belasting LPG (art. 12 Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen)	Totale belasting LPG
<i>Puissance fiscale (CV)</i>	<i>Essence et diesel (identique depuis l'exercice d'imposition 2008)</i>	<i>Taxe complémentaire sur le LPG (art. 12 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus)</i>	<i>Taxe totale sur le LPG</i>
4	60,48	89,24	149,72
5	75,72	89,24	164,96
6	109,44	89,24	198,68
7	142,92	89,24	232,16
8	176,76	148,74	325,50
9	210,60	148,74	359,34
10	243,96	148,74	392,70
11	316,56	148,74	465,30
12	389,28	148,74	538,02
13	461,76	148,74	610,50
14	534,36	208,23	742,59
15	606,96	208,23	815,19
16	795,00	208,23	1 003,23
17	983,16	208,23	1 191,39
18	1 171,32	208,23	1 379,55
19	1 359,12	208,23	1 567,35
20	1 547,28	208,23	1 755,51
> 20	+ 84,36 per pk — + 84,36 par CV	208,23	

Uit deze kolom kan men afleiden dat de verkeersbelasting voor benzine- en dieservoertuigen steeds het laagst is. Vanaf aanslagjaar 2008 wordt de accijnscompenserende belasting voor diesel opgeheven door

On peut conclure, à la lumière de ce tableau, que la taxe de circulation pour les véhicules à essence reste la plus basse. À partir de l'exercice d'imposition 2008, la taxe compensatoire des accises est abrogée par

artikel 14 van de programmawet van 5 augustus 2003 (*Belgisch Staatsblad* van 7 augustus 2003). Hierdoor wordt de verkeersbelasting voor voertuigen die rijden op benzine en diesel op eenzelfde niveau gebracht. De milieuvriendelijkere LPG-brandstof wordt echter niet fiscaal aangemoedigd.

d) De premie voor installatie van een LPG-tank : de vorige regering blies warm en koud

Ondanks het feit dat de vorige regering heeft gesteld dat het gebruik van milieuvriendelijker brandstoffen dient te worden aangemoedigd, werd per 1 september 2003 de premie voor de installatie door een erkend installateur van een LPG-tank, ten bedrage van 508,18 euro (1), opgeheven (2).

e) Inspanningen van de regionale overheden

Financiële stimuli

Het Vlaams decreet van 24 mei 2002 (*Belgisch Staatsblad* van 13 juni 2002), het decreet van het Waals Gewest van 8 juli 2002 (*Belgisch Staatsblad* van 23 juli 2002) en de ordonnantie van 13 juni 2002 bevestigen het samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten in verband met de invoering van een vermindering van de belasting op de inverkeersstelling (BIV) op grond van de emissienorm van de motor (zoals bepaald in de richtlijn 98/69/EG van 13 oktober 1998) of de aard van de aandrijvingsbrandstof (3). Voor de voertuigen waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, gedreven wordt met vloeibaar petroleumgas of ander vloeibare koolwaterstoffen, wordt de belasting verminderd met 298 euro. Indien de motor wordt aangedreven door verschillende brandstoftypes en het voertuig daardoor in aanmerking komt voor een combinatie van de verminderingen voor benzine en LPG, dan wordt de toe te kennen vermindering beperkt tot het hoogste bedrag dat voor dat aanslagjaar voor een bepaald type van brandstof van toepassing is.

(1) Koninklijk besluit van 14 februari 2001 betreffende de invoering van een premiestelsel om het inbouwen van een LPG-installatie te promoten. (*Belgisch Staatsblad* van 12 april 2001).

(2) Zie wijzigingsbesluit van 2 december 2002, *Belgisch Staatsblad* van 6 december 2002, blz. 54873.

(3) Samenwerkingsakkoord in de zin van artikel 92bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 van 24 april 2002, *Belgisch Staatsblad* van 12 juli 2002.

l'article 14 de la loi-programme du 5 août 2003 (*Moniteur belge* du 7 août 2003). De ce fait, la taxe de circulation pour les véhicules roulant à l'essence et ceux roulant au diesel a été mise au même niveau. L'utilisation du LPG, qui est un carburant plus respectueux de l'environnement, n'est cependant pas encouragée fiscalement.

d) Le gouvernement souffle le chaud et le froid au sujet de la prime pour l'installation d'un réservoir LPG

Bien que le gouvernement précédent ait affirmé que l'emploi de carburants plus écologiques devait être encouragé, la prime pour l'installation, par un installateur agréé, d'un réservoir LPG, qui s'élevait 508,18 euros (1), a été supprimée au 1^{er} septembre 2003 (2).

e) Efforts des autorités régionales

Stimuli financiers

Le décret flamand du 24 mai 2002 (*Moniteur belge* du 13 juin 2002), le décret de la Région wallonne du 8 juillet 2002 (*Moniteur belge* du 23 juillet 2002) et l'ordonnance bruxelloise du 13 juin 2002 confirment l'accord de coopération entre les trois Régions relatif à l'introduction d'une réduction de la taxe de mise en circulation (TMC) sur la base de la norme d'émission du moteur (comme visé dans la directive 98/69/CE du 13 octobre 1998) ou de la nature du combustible de propulsion (3). La taxe est réduite de 298 euros pour les véhicules dont le moteur est alimenté, même partiellement ou temporairement, au gaz de pétrole liquéfié ou aux autres hydrocarbures gazeux liquéfiés. Si le moteur est propulsé par différents types de carburants et qu'il peut bénéficier par voie de conséquence d'une combinaison de réductions pour essence et LPG, la réduction accordée est limitée au montant le plus élevé qui est applicable pour un type déterminé de carburant en ce qui concerne l'exercice d'imposition visé.

(1) Arrêté royal du 14 février 2001 relatif à l'établissement d'un régime de primes en raison de promouvoir l'incorporation d'une installation de LPG (*Moniteur belge* du 12 avril 2001).

(2) Cf. l'arrêté royal modificatif du 2 décembre 2002, *Moniteur belge* du 6 décembre 2002, p. 54873.

(3) Accord de coopération du 24 avril 2002 au sens de l'article 92bis de la loi spéciale du 8 août 1980, *Moniteur belge* du 12 juillet 2002.

Gebruiksstimuli: ondergronds parkeren van LPG-voertuigen

Tot voor kort was het in de meeste ondergrondse parkings verboden voertuigen aangedreven op LPG-brandstof te parkeren. Dit verbod steunde op Vlaamse milieuwetgeving waarin staat dat ondergronds parkeren van LPG-voorzien voertuigen verboden is in parkings met meerdere voertuigen andere dan personenwagens. Deze wetgeving was dus eigenlijk niet van toepassing op ondergrondse parkeergarages voor personenwagens. De eigenaars of gebouwenbeheerders kunnen deze bepaling uiteraard wel autonoom opleggen. In de praktijk werd de verbodsbepaling dan ook veel ruimer geïnterpreteerd dan wat ze concreet beoogde en werd deze wetgeving ingeroepen om LPG-wagens te weren. Dat is echter een verkeerd signaal in het kader van het stimuleringsbeleid voor het gebruik van LPG als milieuvriendelijke brandstof. Vlooteigenaars gebruiken het verbod ook om voor de bedrijfs- en leasewagens stelselmatig te kiezen voor diesel of benzine.

LPG geeft echter door de technische vooruitgang geen groter risico op brand- en ontploffingsgevaar dan benzinewagens. Bovendien worden de veiligheidsvoorschriften voor de autovoertuigen op LPG steeds strenger (onder andere door het koninklijk besluit van 9 mei 2001) (1) en was een verbod door deze federale verstrenging niet meer relevant.

Op 8 november 2002 besliste de Vlaamse regering dan ook om het toegangsverbod voor LPG-voertuigen tot ondergrondse parkeergarages uit de Vlarem-milieuwetgeving te schrappen. De regering wilde er zo werk van maken om het gebruik van milieuvriendelijke brandstoffen te stimuleren.

Hoewel er dus strikt gezien geen wettelijk verbod was, stonden tot voor kort zowel parkeerbedrijven als brandweerdiensten huiverachtig tegen LPG-wagens in ondergrondse (parkeer)ruimtes. Zij werden als potentiële «brandbommen» beschouwd. Het verbod was gestoeld op lokale politieverordeningen en brandweerradvisen. Recente LPG-tanks zouden echter even brandveilig zijn als benzinewagens.

(1) De voorschriften voor een LPG-installatie worden bepaald door het koninklijk besluit van 9 mei 2001 (*Belgisch Staatsblad* van 6 juni 2001). Doel van het koninklijk besluit is de veiligheid van de LPG-installaties te verbeteren door een versterking van de normen en de verplichting om een erkend installateur te gebruiken, in een regeling te voorzien voor de erkenning van instellingen voor homologatie en controle, het risico van ontploffingsgevaar door de bouw van een elektromagnetische veiligheidsklep aan de reservoirs te vermijden. De installateur is verplicht om een LPG-installatie te monteren van een type dat perfect aangepast is aan de kenmerken van de voertuigmotor. In geen geval mag de prestaties van de motor verminderen of mag de LPG-installatie tot een hoger emissieniveau leiden.

Mesures d'encouragement: les parkings souterrains accessibles aux véhicules LPG

Récemment encore la plupart des parkings souterrains étaient interdits aux véhicules fonctionnant au LPG. Cette interdiction était fondée sur la législation environnementale flamande selon laquelle les parkings souterrains comptant plusieurs véhicules autres que des voitures particulières sont interdits aux véhicules roulant au LPG. Cette législation ne s'appliquait donc pas, à vrai dire, aux garages souterrains pour voitures particulières. Les propriétaires ou les gestionnaires de bâtiments peuvent bien entendu imposer cette disposition de manière autonome. Dès lors, dans la pratique, l'interprétation de l'interdiction dépassait largement ce qu'elle visait concrètement et cette législation était invoquée pour exclure les véhicules LPG. Or, il s'agit d'un signal négatif dans le cadre de la politique visant à promouvoir l'utilisation du LPG en tant que carburant écologique. Les gestionnaires de flotte invoquent également l'interdiction en question pour opter systématiquement pour des voitures de société ou de leasing roulant à l'essence ou au diesel.

Grâce aux progrès techniques, le LPG ne présente pas plus de risque d'incendie et d'explosion que les voitures à essence. De plus, les règles de sécurité concernant les automobiles fonctionnant au LPG sont de plus en plus strictes au niveau fédéral (en raison, notamment, de l'arrêté royal du 9 mai 2001) (1) ce qui a rendu toute interdiction caduque.

Aussi, le 8 novembre 2002, le gouvernement flamand a-t-il décidé de supprimer de la législation environnementale Vlarem l'interdiction d'accès aux parkings souterrains imposée aux véhicules fonctionnant au LPG. Il a pris cette mesure afin de stimuler l'utilisation des carburants écologiques.

En dépit de l'absence d'une interdiction légale au sens strict, tant les sociétés d'exploitation de parkings que les services d'incendie étaient jusqu'à présent réticents à l'accès des voitures fonctionnant au LPG aux espaces (de parking) souterrains. Elles étaient considérées comme des «bombes incendiaires» potentielles. L'interdiction était fondée sur des ordonnances de police locales et des avis des services d'incendie. Or, les réservoirs LPG récents seraient tout aussi résistants au feu que ceux des voitures à essence.

(1) Les règles relatives à une installation LPG sont fixées par l'arrêté royal du 9 mai 2001 (*Moniteur belge* du 6 juin 2001). Le but de l'arrêté royal est d'améliorer la sécurité des installations LPG en renforçant les normes et en instaurant l'obligation de recourir à un installateur agréé, de prévoir un règlement pour l'agrément des organismes d'homologation et de contrôle, et d'éviter le risque d'explosion en dotant les réservoirs d'une vanne électromagnétique de sécurité. L'installateur est dans l'obligation de procéder au montage d'une installation LPG qui est parfaitement adaptée aux caractéristiques du moteur du véhicule. L'installation LPG ne peut en aucun cas réduire les performances du moteur ou engendrer un niveau supérieur d'émissions.

Het koninklijk besluit van 17 mei 2007 tot vaststelling van de maatregelen voor de preventie van brand en ontploffing waaraan de gesloten parkeergebouwen moeten voldoen om LPG-voertuigen te parkeren (*Belgisch Staatsblad* van 20 juni 2007) bepaalt de normen waaraan een parkeergarage moet voldoen opdat er LPG-voertuigen kunnen worden geparkeerd.

Aangezien er een duidelijk wettelijk kader bestaat betreffende zowel de normen voor de LPG-installatie als de normen voor de ondergrondse parkeerruimtes voor LPG-voertuigen bestaat er ook geen enkel reden meer waarom om het LPG-rijden niet verder fiscaal zou worden aangemoedigd.

f) Nieuwe gewestelijke bevoegdheden kunnen een sterk signaal geven : de afschaffing van de aanvullende verkeersbelasting

Een sterke stimulans zou bestaan in de afschaffing van de aanvullende verkeersbelasting. Deze belasting wordt geregeld in artikel 12 van het Wetboek van met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen. Overeenkomstig artikel 3, 10^o, van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten, zoals gewijzigd door het Lambermont-akkoord (1), is dit evenwel een gewestelijke belasting. Op grond van artikel 4, § 3, van dezelfde wet kunnen de gewesten zowel aanslagvoet, heffingsgrondslag en vrijstellingen bepalen, maar moet er wel een voorafgaand samenwerkingsakkoord worden gesloten tussen de drie gewesten wanneer de belastingplichtige een vennootschap is, een autonoom overheidsbedrijf of een vzw met leasingactiviteiten.

g) Vermindering van het BTW-tarief op installatie LPG-tanks : afhankelijk van Europa

Een andere aanpak zou erin kunnen bestaan de BTW verschuldigd op de installatie te verlagen tot 6%. Evenwel is voor dergelijk verlaagd BTW-tarief nodig dat het moet gaan om goederen of diensten vermeld in bijlage H van de zesde belastingrichtlijn, en dit overeenkomstig artikel 11, 3 a), derde lid, van voornoemde richtlijn (2). Voor de installatie van LPG-tanks is in geen mogelijkheid tot verlaging voorzien.

(1) Bijz. W. 13 juli 2001, *Belgisch Staatsblad* van 3 augustus 2001.

(2) Richtlijn 77/388 EEG van 17 mei 1977.

L'arrêté royal du 17 mai 2007 fixant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquelles les parkings fermés doivent satisfaire pour le stationnement des véhicules LPG (*Moniteur belge* du 20 juin 2007) fixe les normes auxquelles un garage doit répondre pour que des véhicules LPG puissent y stationner.

Compte tenu de l'existence d'un cadre légal clair concernant tant les normes relatives à l'installation LPG que celles s'appliquant aux parkings souterrains pour véhicules LPG, il n'y a plus aucune raison de ne pas continuer à stimuler fiscalement les automobiles équipées d'un moteur LPG.

f) De nouvelles compétences régionales peuvent constituer un signal fort : la suppression de la taxe de circulation complémentaire

La suppression de la taxe de circulation complémentaire représenterait un stimulus de poids. Cette taxe est régie par l'article 12 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus. Il s'agit toutefois d'une taxe régionale conformément à l'article 3, 10^o, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des communautés et des régions, telle que modifiée par l'accord du Lambermont (1). Sur la base de l'article 4, § 3, de cette même loi, les Régions peuvent déterminer le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations à condition qu'un accord de coopération soit conclu au préalable entre les trois régions lorsque le contribuable est une société, une entreprise publique autonome ou une ASBL à activités de leasing.

g) La possibilité de réduire le taux de TVA applicable à l'installation des réservoirs LPG dépend de l'Europe

Une autre manière de procéder consisterait à ramener à 6% la TVA redevable sur l'installation. Cependant, pour pouvoir ainsi réduire la TVA, il faut que les biens ou les services concernés soient mentionnés dans l'annexe H de la sixième directive TVA, et ce conformément à l'article 11, 3 a), paragraphe 3, de la directive susmentionnée (2). Aucune possibilité de réduction n'a été prévue pour l'installation des réservoirs LPG.

(1) Loi spéciale du 13 juillet 2001, *Moniteur belge* du 3 août 2001.

(2) Directive 77/388/CEE du 17 mai 1977.

h) Een federale bevoegdheid: de aankoop en de installatie van een LPG-tank als aftrekbare besteding

De installatiekost van een LPG-tank bedraagt gemiddeld 2 000 euro. Indieners stellen voor deze kost als een aftrekbare besteding te beschouwen, zoals bedoeld in artikel 104 WIB 1992.

In tegenstelling tot de bij koninklijk besluit van 14 februari 2001 ingevoerde premie willen de indieners ook de aankoopkost aftrekbaar maken wanneer het gaat om nog niet in het verkeer gebrachte (dus nieuwe) wagens.

Bijkomende voorwaarde is wel, zoals dit het geval is bij een aantal andere aftrekbare bestedingen, dat de rechthebbende een beroepsinkomen geniet.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Dit artikel voegt een nieuw artikel 104, 10°, toe in het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 waarbij de kosten voor de installatie van een LPG-installatie of de aankoop van een LPG-installatie geïnstalleerd in een nieuwe wagen worden beschouwd als « een aftrekbare besteding ».

Artikel 3

Dit artikel bepaalt de voorwaarden waaraan voldaan moet zijn om in aanmerking te komen voor een aftrek van de kosten voor de installatie van een LPG-installatie of de aankoop van een LPG-installatie geïnstalleerd in een nieuwe wagen.

Wouter BEKE.
Els SCHELFHOUT.
Els VAN HOOFF.
Pol VAN DEN DRIESSCHE.

*
* *

h) Une compétence fédérale: l'acquisition et l'installation d'un réservoir LPG considérées comme une dépense déductible

Les frais d'installation d'un réservoir LPG s'élèvent en moyenne à 2 000 euros. Les auteurs proposent de considérer ces frais comme une dépense déductible, au sens de l'article 104 CIR 1992.

Contrairement à la prime instaurée par l'arrêté royal du 14 février 2001, les auteurs veulent également rendre le prix d'achat déductible lorsqu'il s'agit de voitures qui n'ont pas encore été mises en circulation (c'est-à-dire des voitures neuves).

Ils posent toutefois la condition additionnelle que le bénéficiaire dispose de revenus professionnels, comme il est déjà prévu pour un certain nombre d'autres dépenses déductibles.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Cet article ajoute, dans le Code des impôts sur les revenus 1992, un nouvel article 104, 10° dans lequel les frais de montage d'une installation LPG ou l'achat d'une installation LPG équipant une voiture neuve sont considérés comme « une dépense déductible ».

Article 3

Cet article fixe les conditions qu'il faut remplir afin de pouvoir bénéficier d'une déduction des frais de montage d'une installation LPG ou de l'achat d'une installation LPG équipant une voiture neuve.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 104, 10°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, opgeheven bij de wet van 28 december 1992, wordt hersteld in de volgende lezing :

« 10° de kosten van installatie, of bij nog niet in het verkeer gebrachte wagens het aandeel in de totale aankoopprijs, van een LPG-tank in de wagen die eigendom is van de belastingplichtige. ».

Art. 3

Littera F en artikel 117 van hetzelfde wetboek, opgeheven bij de wet van 28 december 1992, worden hersteld in de volgende lezing :

« F. LPG

Art. 117. — § 1 De in artikel 104, 10°, vermelde uitgaven voor de installatie van een LPG-tank zijn aftrekbaar onder de volgende voorwaarden :

1° de belastingplichtige geniet beroepsinkomsten;

2° de tank is geplaatst in overeenstemming met de voorwaarden bedoeld in het koninklijk besluit van 9 mei 2001 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor het aandrijven van auto's;

3° het betreft een personenwagen, een auto voor dubbel gebruik of een minibus, zoals respectievelijk bedoeld in de artikelen 1, § 2, 2°, 3° en 4°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

4° de echtheid en het bedrag van de uitgaven, alsmede de conformiteit van de installatie worden verantwoord door bewijsstukken die bij de aangifte zijn gevoegd.

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

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

Art. 2

L'article 104, 10°, du Code des impôts sur les revenus 1992, abrogé par la loi du 28 décembre 1992, est rétabli dans la rédaction suivante :

« 10° les frais d'installation, ou, dans le cas des voitures qui n'ont pas encore été mises en circulation, la part dans le prix d'achat total, d'un réservoir LPG dans le véhicule qui appartient au contribuable. »

Art. 3

Le littera F et l'article 117 du même code, abrogé par la loi du 28 décembre 1992, sont rétablis dans la rédaction suivante :

« F. LPG

Art. 117. — § 1^{er} Les dépenses mentionnées à l'article 104, 10°, pour l'installation d'un réservoir LPG sont déductibles aux conditions suivantes :

1° le contribuable dispose de revenus professionnels;

2° le réservoir est installé conformément aux conditions visées à l'arrêté royal du 9 mai 2001 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules automobiles;

3° le véhicule concerné est une voiture particulière, une voiture à usage mixte ou un minibus, visés respectivement à l'article 1^{er}, § 2, 2°, 3° et 4°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

4° la matérialité et le montant des dépenses, ainsi que la conformité de l'installation, sont prouvés au moyen de pièces justificatives jointes à la déclaration.

§ 2. De Koning kan bij een in de Ministerraad overlegd besluit het hoogst aftrekbare bedrag per belastbaar tijdperk en per belastingplichtige bepalen.»

23 mei 2008.

Wouter BEKE.
Els SCHELFHOUT.
Els VAN HOOFF.
Pol VAN DEN DRIESSCHE.

§ 2. Le Roi peut fixer par arrêté délibéré en Conseil des ministres le montant maximum déductible par période imposable et par contribuable.»

23 mai 2008.