

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

11 december 2008

WETSVOORSTEL

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

(ingediend door
mevrouw Katia della Faille de Leverghem,
de heren Hendrik Bogaert,
Christian Brotcorne, Herman De Croo,
François-Xavier de Donnea en Thierry Giet,
mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers,
de heer Luk Van Biesen,
mevrouw Tinne Van der Straeten en
de heer Peter Vanvelthoven)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

11 décembre 2008

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 Katia della Faille de Leverghem,
MM. Hendrik Bogaert,
Christian Brotcorne, Herman De Croo,
François-Xavier de Donnea et Thierry Giet,
Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers,
M. Luk Van Biesen,
Mme Tinne Van der Straeten et
M. Peter Vanvelthoven)

SAMENVATTING

Aangezien voertuigen aangedreven met LPG (vloeibaar petroleumgas) minder belastend zijn voor milieu dan voertuigen aangedreven met benzine of diesel wordt voorgesteld om de aanvullende verkeersbelasting op deze voertuigen af te schaffen.

RÉSUMÉ

Étant donné que les véhicules dont le moteur est alimenté au GPL (gaz de pétrole liquéfié) sont moins polluants que les véhicules à essence et au diesel, les auteurs proposent de supprimer la taxe de circulation complémentaire sur ces véhicules.

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V – N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven	
VB	:	Vlaams Belang	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

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 milieuvriendelijke 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 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.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

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 ecobonus 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 automobile. 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 minibuses 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).

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 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 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.

Katia DELLA FAILLE DE LEVERGHEM (Open Vld)
Hendrik BOGAERT (CD&V)
Christian BROTCORNE (CDH)
Herman DE CROO (Open Vld)
François-Xavier DE DONNEA (MR)
Thierry GIET (PS)
Thérèse SNOY ET D'OPPUERS (Ecolo - Groen!)
Luk Van BIESEN (Open Vld)
Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo - Groen!)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)

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 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 inkomsten-belastingen 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.

9 september 2008

Katia DELLA FAILLE DE LEVERGHEM (Open Vld)
Hendrik BOGAERT (CD&V)
Christian BROTCORNE (CDH)
Herman DE CROO (Open Vld)
François-Xavier DE DONNEA (MR)
Thierry GIET (PS)
Thérèse SNOY ET D'OPPUERS (Ecolo - Groen!)
Luk Van BIESEN (Open Vld)
Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo - Groen!)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)

PROPOSITION DE LOI**Article 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.

9 septembre 2008