
**Belgische Kamer
van volksvertegenwoordigers**

BUITENGEWONE ZITTING 1999 ^(*)

9 SEPTEMBER 1999

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het Wetboek van de
met de inkomstenbelastingen
gelijkgestelde belastingen met
het oog op de instelling van een
groene bonus-malustaxatie inzake
verkeersfiscaliteit**

(Ingediend door de heer Hubert Brouns)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De ernst van de milieu- en gezondheidsproblemen ten gevolge van het verkeer is voldoende gekend en wordt ook erkend. Allerlei instrumenten en middelen worden ingezet om de tendens van steeds toenemende vervuiling te keren. Daarbij maakt men een onderscheid tussen de volumecomponent - het terugdringen van het verkeer in het algemeen - en de eenheidscomponent - het terugdringen van de emissies per eenheid (per voertuig). Normering - de «Command and Control»-aanpak - wordt allang niet meer als alleenzaligmakend beschouwd. Steeds meer deskundigen pleiten ook voor een vergroening van de (verkeers)fiscaliteit. De toepassing van het beginsel «de vervuiler betaalt» op verkeer en luchtverontreiniging staat echter nog in de kinderschoenen.

(*) Eerste zitting van de 50^{ste} zittingsperiode

**Chambre des représentants
de Belgique**

SESSION EXTRAORDINAIRE 1999 ^(*)

9 SEPTEMBRE 1999

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le Code des taxes
assimilées aux impôts sur
les revenus en vue
d'instaurer une modulation
écologique de
la fiscalité automobile**

Déposée par M. Hubert Brouns)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La gravité des problèmes posés par la circulation routière en matière d'environnement et de santé publique est suffisamment connue et reconnue. Toute une série d'instruments et de moyens sont mis en oeuvre pour inverser la tendance, qui est à l'aggravation constante de la pollution. On établit à cet égard une distinction entre l'aspect «volume» - la réduction de la circulation routière en général - et l'aspect «unité» - la réduction des émissions par unité (par véhicule). L'approche normative - l'approche «Command and Control» - n'est plus considérée, depuis longtemps, comme l'unique voie du salut. Un nombre sans cesse croissant d'experts plaident également pour une modulation écologique de la fiscalité (automobile). Toutefois, l'application du principe du «pollueur payeur» dans le domaine de la circulation routière et de la pollution de l'air n'en est encore qu'à ses débuts.

(*) Première session de la 50^{ème} législature

Dit voorstel heeft een drievoudig doel:

1° het wil een bijdrage vormen tot de toepassing van het beginsel «de vervuiler betaalt» en schrijft zich door de vergroening van de verkeersfiscaliteit ook in in de beweging naar een meer duurzame mobiliteit;

2° het geeft tegelijkertijd een eerste aanzet tot de vereenvoudiging en grotere transparantie van het kluwen van de verkeersfiscaliteit. Dit voorstel biedt ook de mogelijkheid een eventuele energie- of CO₂-taks in de groene bonus-malusregeling te incorporeren;

3° dit voorstel geeft (samen met andere voorstellen) een duidelijke voorzet om de CO₂-emissies (verantwoordelijk voor 80 % van de opwarming van de aarde) ten gevolge van het verkeer drastisch terug te dringen. Het moet samengelezen worden met het wetsvoorstel tot bevordering van het gebruik van emissie-arme voertuigen (*Gedr. St.*, Kamer, nr. 1917/1-98/99).

Het voorstel is geënt op de Europese politiek, die de emissies van het verkeer omwille van de gezondheid en de invloed op het broeikaseffect strenger wil aanpakken. De Europese regelgeving vraagt overigens ook de toepassing van het principe «de vervuiler betaalt».

De fiscaliteit inzake verkeer is vandaag omvangrijk en technisch. Men maakt een onderscheid tussen de fiscaliteit op wagens en op brandstoffen (en verder onder meer ook op het verwerven, het in bezit hebben, het gebruiken van voertuigen). Binnen de fiscaliteit op wagens wordt een verder onderscheid gemaakt tussen wagens voor privégebruik en bedrijfsvoertuigen. En daarbinnen wordt opnieuw een onderscheid gemaakt tussen het wagenbezit en het wagengebruik: de (eenmalige) belasting op de in verkeersstelling en de (jaarlijkse) belasting op het gebruik, de zogenaamde verkeerstaks.

In de theorie van de verkeersfiscaliteit maakt men ook een onderscheid tussen de vaste en de variabele kosten. Dit wetsvoorstel grijpt in op de basis voor de berekening van de vaste kosten en dus op enkele segmenten van de verkeersbelasting.

Het voorstel voert alternatieve berekeningen in voor de belasting op het in verkeer brengen van privéwagens en de verkeerstaks op deze wagens. Deze nieuwe berekeningen houden veel meer rekening met de aard van het voertuig, meer bepaald met de vervuiling die het teweegbrengt bij het gebruik. De wij-

La présente proposition de loi poursuit un triple objectif:

1° elle vise à contribuer à la mise en oeuvre du principe du «pollueur payeur» et s'inscrit également, par la modulation écologique de la fiscalité automobile, dans le processus conduisant à une mobilité plus durable;

2° elle vise, dans le même temps, à donner une première impulsion en vue de la simplification de la fiscalité automobile, qu'elle rendra également plus transparente. La présente proposition de loi permet également d'incorporer une éventuelle taxe sur l'énergie ou sur le CO₂ dans le système du bonus-malus vert;

3° la proposition vise (avec d'autres propositions) à donner une impulsion claire en vue de la réduction drastique des émissions de CO₂ (responsables de 80 % du réchauffement de l'atmosphère) dues à la circulation routière. Elle doit être lue conjointement avec la proposition de loi visant à promouvoir l'utilisation de véhicules propres (*Doc.* n° 1917/1-98/99).

La proposition de loi se situe dans le droit fil de la politique menée par l'Union européenne, qui entend prendre des mesures plus sévères pour lutter contre les émissions dues à la circulation, eu égard à leur incidence sur la santé publique et sur l'effet de serre. La réglementation européenne prévoit du reste également l'application du principe du «pollueur payeur».

La fiscalité automobile est devenue une matière complexe et technique. Une distinction est faite entre la fiscalité applicable aux véhicules et la fiscalité applicable aux carburants (et notamment aussi en ce qui concerne l'acquisition, la possession et l'utilisation de véhicules). Dans le cadre de la fiscalité automobile, une distinction est encore faite entre les véhicules à usage privé et les véhicules de société. Et, là encore, une nouvelle distinction est faite entre la possession du véhicule et l'utilisation du véhicule: la taxe de mise en circulation (due une seule fois) et la taxe de circulation (due chaque année).

Dans la théorie de la fiscalité automobile, une distinction est également faite entre les frais fixes et les frais variables. La présente proposition de loi prévoit d'apporter des modifications à la base de calcul des frais fixes et donc à quelques segments de la taxe de circulation.

La présente proposition instaure des modes de calcul alternatifs en ce qui concerne la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation dues pour des véhicules à usage privé. Ces nouveaux modes de calcul tiennent davantage compte de la nature du véhicule, plus particulièrement de la pollution que son

ziging van de belastbare grondslag beoogt om in de taxatie rekening te houden met de milieuwinst die milieuvriendelijke wagens creëren. Het gaat om een win-winsituatie: wie een milieuvriendelijk voertuig koopt of gebruikt betaalt minder en de gemeenschap plukt de vruchten in de vorm van gezondere lucht.

Het voorstel is sterk geïnspireerd op de berekening van de premie voor de autoverzekering. Wie veiliger rijdt, betaalt een lagere premie; wie meer brokken maakt, ziet zijn bonus-malus stijgen. De veilige rijder wordt beloond. Hetzelfde principe wordt op de milieuvervuiling toegepast om een groene bonus-malusregeling uit te werken.

Het bestaande belastingstelsel wordt vervangen door een systeem met punten, toegekend op basis van het al dan niet voldoen aan een aantal criteria. In tegenstelling tot andere voorstellen, gaat dit voorstel uit van het beginsel van de brandstofneutraliteit, dit wil zeggen dat de effecten van de verschillende aandrijfsystemen/brandstoffen tegen elkaar worden afgewogen.

CRITERIA	BONUS	NEUTRAAL	MALUS
1. Geluid	+	0	-
2. Gezondheid (benzeen, nox ozon)			
3. Milieu (verzuring)			
3.1. nox (ook ozon)			
3.2. SO ₂			
4. CO ₂ -bonus (eventueel dubbele punten)			
5. Energie			
5.1. Verbruik			
5.2. Hernieuwbaarheid			

Voor elk type VAN voertuigen wordt een dergelijke bonus-malusschaal opgemaakt, waarbij sommige voertuigen bonuspunten (tot 5 of 6 of meer, naar gelang de criteria en de berekening) zullen scoren en andere maluspunten.

Men kan dan de bonus-malusschaal toepassen op de verschillende wagentypes (of - beter - aandrijfsystemen). De berekening zelf geschiedt als volgt: er wordt een basistarief ingesteld op de nulpuntenschaal en coëfficiënten ingesteld per bonus- of maluspunt.

Een dergelijke schaal werd in Frankrijk reeds uitgewerkt voor de «pastille verte». De berekening van de punten wordt aan een expertengroep overgelaten. Het systeem is op die manier voldoende soepel om op

utilisation occasionne. La modification apportée à la base imposable a pour but de faire en sorte qu'il soit tenu compte de l'avantage écologique que procurent les véhicules propres. Il s'agit d'un double avantage: celui qui achète ou utilise un véhicule écologique paie moins de taxe et la collectivité récolte les fruits de cette initiative puisqu'elle bénéficie d'un air plus sain.

La proposition s'inspire, dans une large mesure, du mode de calcul de la prime de l'assurance automobile. Le conducteur prudent paie une prime moins élevée; le conducteur qui provoque plus de sinistres voit augmenter son bonus-malus. Le conducteur prudent est donc récompensé. Il s'agit d'appliquer le même principe en matière de pollution en instaurant une modulation écologique de la fiscalité automobile.

Le système de taxation en vigueur sera remplacé par un système de points attribués sur la base du respect ou non d'un certain nombre de critères. Contrairement à d'autres, la présente proposition de loi se fonde sur le principe du traitement neutre des carburants, ce qui signifie que l'on procède à la pondération des divers systèmes de propulsion/carburants.

CRITERES	BONUS	NEUTRE	MALUS
1. Bruit	+	0	-
2. Santé (benzène, nox > ozone)			
3. Environnement (acidification)			
3.1. nox (également ozone)			
3.2. SO ₂			
4. Bonus CO ₂ (les points sont éventuellement doublés)			
5. Energie			
5.1. Consommation			
5.2. Caractère renouvelable			

Une telle échelle bonus-malus sera établie pour chaque type de véhicules; certains véhicules obtiendront des bonus (5, 6 ou plus, selon les critères et le calcul) et d'autres des malus.

Cette échelle pourra alors être appliquée aux différents types de voitures (ou, mieux, aux différents systèmes de propulsion). Le calcul proprement dit se fera de la façon suivante: le point zéro sur l'échelle correspondra à un tarif de base et chaque bonus ou malus correspondra à un coefficient.

La France a déjà mis sur pied un tel système dans le cadre de la «pastille verte». Le calcul des points sera confié à un groupe d'experts, ce qui donnera au système suffisamment de souplesse pour tenir compte

nieuwe technologische ontwikkelingen in te spelen. Al bij al gaat het om een relatief eenvoudig en begrijpelijk systeem, waarbij elke autogebruiker onmiddellijk ziet waar zijn voertuig zich op de schaal bevindt. Er wordt van uitgegaan dat het effect budgettair neutraal moet zijn, de minderinkomsten voor de staat worden dankzij een schoner milieu terugverdiend.

H. BROUNS

des dernières évolutions technologiques. Il s'agit en définitive d'un système relativement simple et compréhensible, qui permettra à chaque automobiliste de savoir immédiatement où son véhicule se situe sur l'échelle. On part du principe que l'incidence de ce système sur le budget sera nulle, la diminution des recettes de l'État étant compensée par les effets positifs sur l'environnement.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Het opschrift van titel II, hoofdstuk VII, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt vervangen als volgt:

«Verminderen en vermeerderingen».

Art. 3

Artikel 17 van hetzelfde wetboek, opgeheven bij de wet van 26 februari 1969, wordt opnieuw opgenomen in de volgende lezing:

«Art. 17. — § 1. De belasting wordt verminderd of vermeerderd op basis van de volgende karakteristieken van het voertuig:

1° het aantal geproduceerde decibels onder verschillende snelheidsregimes;

2° de gemiddelde CO₂-uitstoot;

3° het voorkomen van onverbrande koolstofverbindingen in de uitlaatgassen;

4° het voorkomen van stikstofverbindingen in de uitlaatgassen;

5° het voorkomen van kankerverwekkende stoffen in de uitlaatgassen;

6° het gebruik van een hernieuwbare energiebron.

Na advies van een expertengroep, aan te wijzen door de ministers die bevoegd zijn voor het Verkeer, het Leefmilieu en Financiën, stelt de Koning jaarlijks bij een in Ministerraad overlegd besluit een schaal op, gaande van -20 tot +20, waarbij de invloed van de in het eerste lid vermelde karakteristieken wordt gewaardeerd. De expertengroep bepaalt de plaats van de verschillende voertuigen op deze schaal.

§ 2. De belasting wordt met 10 % verminderd indien de score van het voertuig hoger is dan +5 doch niet hoger dan +12, en met 20 % verminderd indien de score hoger is dan +12.

De belasting wordt met 10 % vermeerderd indien de score van het voertuig lager is dan -5 doch niet lager dan -12, en met 20 % vermeerderd indien de score lager is dan -12.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

L'intitulé du titre II, chapitre VII, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus est remplacé par l'intitulé suivant:

«Réductions et majorations».

Art. 3

L'article 17 du même Code, abrogé par la loi du 26 février 1969, est rétabli dans la rédaction suivante:

«Art. 17. — § 1^{er}. La taxe est réduite ou majorée en fonction des caractéristiques suivantes du véhicule:

1° le nombre de décibels produits à différents régimes de vitesse;

2° l'émission moyenne de CO₂;

3° la présence de composés de carbone imbrûlés dans les gaz d'échappement;

4° la présence de composés d'azote dans les gaz d'échappement;

5° la présence de substances cancérogènes dans les gaz d'échappement;

6° l'utilisation d'une source d'énergie renouvelable.

Après avis d'un groupe d'experts, qui seront désignés par les ministres ayant les Communications, l'Environnement et les Finances dans leurs attributions, le Roi fixe chaque année, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, une échelle allant de -20 à +20 déterminant l'incidence des caractéristiques visées à l'alinéa 1^{er}. Le groupe d'experts situe les différents véhicules sur cette échelle.

§ 2. La taxe est réduite de 10% si la cote du véhicule est supérieure à +5 sans excéder +12, et de 20% si elle est supérieure à +12.

La taxe est majorée de 10% si la cote du véhicule est inférieure à -5 sans être inférieure à -12, et de 20% si elle est inférieure à -12.

De belasting wordt verminderd noch vermeerderd, indien de score van het voertuig niet lager is dan -5 en niet hoger dan +5.».

Art. 4

In titel V van hetzelfde wetboek wordt een artikel 98*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 98*bis*. — § 1. De belasting wordt verminderd of vermeerderd op basis van de karakteristieken van het voertuig, zoals bepaald overeenkomstig artikel 17.

§ 2. De belasting wordt met 10 % verminderd indien de score van het voertuig hoger is dan +5 doch niet hoger dan +12, en met 20 % verminderd indien de score hoger is dan +12.

De belasting wordt met 10 % vermeerderd indien de score van het voertuig lager is dan -5 doch niet lager dan -12, en met 20 % vermeerderd indien de score lager is dan -12.

De belasting wordt verminderd noch vermeerderd, indien de score van het voertuig niet lager is dan -5 en niet hoger dan +5.».

Art. 5

Artikel 109*bis* van hetzelfde wetboek, ingevoegd bij de wet van 5 februari 1996, wordt vervangen als volgt:

«Art. 109*bis*. — § 1. De belasting wordt verminderd of vermeerderd op basis van de karakteristieken van het voertuig, zoals bepaald overeenkomstig artikel 17.

§ 2. De belasting wordt met 10 % verminderd indien de score van het voertuig hoger is dan +5 doch niet hoger dan +12, en met 20 % verminderd indien de score hoger is dan +12.

De belasting wordt met 10 % vermeerderd indien de score van het voertuig lager is dan -5 doch niet lager dan -12, en met 20 % vermeerderd indien de score lager is dan -12.

De belasting wordt verminderd noch vermeerderd, indien de score van het voertuig niet lager is dan -5 en niet hoger dan +5.».

Art. 6

Deze wet treedt in werking met ingang van het aanslagjaar 2000.

16 juli 1999

H. BROUNS

La taxe n'est ni réduite ni majorée si la cote du véhicule n'est ni inférieure à -5 ni supérieure à +5.».

Art. 4

Un article 98*bis*, libellé comme suit, est inséré dans le titre V du même Code:

«Art. 98*bis*. — § 1^{er}. La taxe est réduite ou majorée en fonction des caractéristiques du véhicule, établies conformément à l'article 17.

§ 2. La taxe est réduite de 10% si la cote du véhicule est supérieure à +5 sans excéder +12, et de 20% si elle est supérieure à +12.

La taxe est majorée de 10% si la cote du véhicule est inférieure à -5 sans être inférieure à -12, et de 20% si elle est inférieure à -12.

La taxe n'est ni réduite ni majorée si la cote du véhicule n'est ni inférieure à -5 ni supérieure à +5.».

Art. 5

L'article 109*bis* du même Code, inséré par la loi du 5 février 1996, est remplacé par la disposition suivante:

«Art. 109*bis*. — § 1^{er}. La taxe est réduite ou majorée en fonction des caractéristiques du véhicule, établies conformément à l'article 17.

§ 2. La taxe est réduite de 10% si la cote du véhicule est supérieure à +5 sans excéder +12, et de 20% si elle est supérieure à +12.

La taxe est majorée de 10% si la cote du véhicule est inférieure à -5 sans être inférieure à -12, et de 20% si elle est inférieure à -12.

La taxe n'est ni réduite ni majorée si la cote du véhicule n'est ni inférieure à -5 ni supérieure à +5.».

Art. 6

La présente loi produit ses effets à partir de l'exercice d'imposition 2000.

16 juillet 1999