

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

3 december 2003

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heer Johan Malcorps –

**houdende wijziging van de artikelen 5, 7, 9 en 14 van het Wetboek
van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van decreet wil een bijdrage leveren aan de invoering van een variabilisatie van de autokosten en aan een ecologische modulering van de belastingen op verkeer. Het voorstel ligt in het verlengde van de wijzigingen die al werden doorgevoerd bij de belasting op de in verkeersstelling (BIV) en sluit ook aan bij de intenties van de federale regering. De federale fiscale hervorming bleef onvolledig omdat een aantal belastingen inmiddels geregionaliseerd werden. Net als voor de BIV kan het Vlaams Parlement voor de tarieven van de verkeersbelasting zelf een wijziging in sociale en ecologische zin doorvoeren. En net als voor de BIV, zou dat verder uitvoering moeten krijgen via een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten.

Ook de federale overheid zou moeten betrokken worden bij de bepalingen. Het voorstel van decreet komt immers neer op een lastenvermindering voor automobilisten die met milieuvriendelijkere auto's rijden of die een milieuvriendelijke rijstijl aannemen. Het omgekeerde, meer vervuilende auto's meer gaan belasten, lijkt ons vanuit sociaal oogpunt niet gewenst. Immers, het gaat dan meestal om oudere wagens en een groot aantal automobilisten kan het zich allicht niet veroorloven om die snel te vervangen, ondanks de stimuli van dit decreet en van het goedgekeurde decreet op de BIV.

Mensen die geen bijkomende rijopleiding volgen om voorzichtiger en milieuvriendelijker te leren rijden, gaan bestraffen, lijkt ons ook niet gewenst. Ook menen we dat stimuli voor voorzichtige automobilisten die weinig of geen brokken maken en zich bijvoorbeeld jaren achtereenvolgend aan alle verkeersregels hebben gehouden, niet thuishoren in dit decreet. Het lijkt niet gepast automobilisten belastingverminderingen toe te staan, omdat ze de wet niet overtreden. Een dergelijke aanpak kan federaal opnieuw opgenomen worden door werk te maken van een rijbewijs met punten. Daarin kunnen naast strafpunten, ook bonuspunten voorzien worden, zoals dat nu het geval is in het pas ingevoerde Italiaanse puntensysteem.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 2

Het is de bedoeling van dit voorstel van decreet milieuvriendelijker voertuigen minder te belasten.

Auto's op LPG worden daarom geheel vrijgesteld van verkeersbelasting. Aangezien op federaal vlak de aanvullende belasting voor LPG-auto's nog niet kon worden afgeschaft, is dit een billijke regeling.

Artikel 3

De Europese emissienormen voor personenauto's worden mee als grondslag voor de belasting genomen. Voorlopig gaat het dan vooral om de euro 4-normen. Vanaf het moment dat er nieuwe normen van kracht worden (euro 5), moet de hele regeling herzien worden (cf. laatste lid artikel 4).

Vanaf 1 januari 2005 moeten alle voertuigen die worden gehomologeerd aan de euro 4-normen voldoen (ingevolge de Europese richtlijn 98/69 van 13 oktober 1998). Er zullen echter na 2005 nog enkele jaren lang veel auto's op de weg blijven, die nog niet aan de norm voor de nieuwe auto's voldoen. In tegenstelling tot de modulering voor de BIV, die vanaf 2004 werd afgebouwd, kan deze regeling langer van kracht blijven, hoewel ook niet eindeloos. De verwachting is dat deze regeling na enkele jaren vervangen kan worden door een nieuwe regeling waarin de voordelen die nu vastgelegd worden voor het halen van de euro 4-norm zullen, enkel nog zullen gelden vanaf het behalen van een nieuwe euro 5-norm.

Artikel 4

Dit artikel wil een vermindering invoeren van de verkeersbelasting voor personenauto's die minder vervuilen en de euro 4-norm halen. De vermindering wordt kleiner naar gelang het vermogen van het voertuig toeneemt. Deze maatregel beoogt een versterking van het sociale effect dat al ingebouwd is in het oorspronkelijke artikel. Auto's met een groot aantal pk vervuilen ook meer.

Voor auto's (die minstens de euro 4-emissienorm halen) tot 6 pk bedraagt de vermindering 100%, voor auto's tussen 7 en 9 pk 75%, voor auto's tussen 10 en 12 pk 50%, voor auto's tussen 13 en 15 pk 75%, voor auto's tussen 16 en 20 pk 10% en voor euro 4-auto's boven 20 pk wordt het supplement per pk met 5% verminderd.

Artikel 5

In een studie van de VUB en het TNO op aanvraag van AMINAL (“Invloed van het rijgedrag op de verkeersemisies” 2002), worden concrete aanbevelingen gegeven om energiezuiniger en milieuvriendelijk met de wagen te rijden. Automobilisten die met die tips rekening houden, stoten in de stad 5% minder CO₂ uit en op buitenwegen zelfs 25% minder CO₂. De invloed op de emissies van NO_x (voorloper van ozon) zijn spectaculair : ecologisch rijgedrag leidt tot 50% minder NO_x-uitstoot, zowel in de stad als in buitengebieden. Op basis van deze studie lanceerde de vorige Vlaamse milieuminister de zogenaamde ‘ROB-campagne’ (rustig op de baan), om te komen tot een veiliger én een milieuvriendelijker verkeer.

Ook het VITO is al jaren lang bezig met onderzoek naar de invloed van de rijstijl op emissies van auto's. Met het VOEM-meetsysteem (“VITO's op-de-weg emissies- en energiemeetsysteem”) kan het VITO nauwgezet het verschil meten tussen de vervuiling veroorzaakt door automobilisten met een assertieve of zogenaamde ‘sportieve’ rijstijl en automobilisten met een gewone rijstijl. Een sportieve rijstijl kenmerkt zich door hoge snelheden, voortdurend accelereren met hoge toerentallen en plotseling afremmen. Op landelijke én stedelijke wegen leidt dat rijgedrag tot 50% extra brandstofverbruik. Bovendien staat daar nauwelijks tijds-winst tegenover.

In Nederland loopt een meerjarenprogramma rond ‘Het Nieuwe Rijden’ (HNR). Het Nieuwe Rijden promoot een optimale manier van autorijden, die aansluit bij de ontwikkelingen op motortechnisch gebied. Die rijstijl biedt naast aanzienlijke CO₂-reductie, meer veiligheid, meer comfort en rijplezier en is ook fors kostenbesparend voor de automobilist door een lager brandstofverbruik, minder slijtage en daardoor ook lagere onderhouds- en schadekosten. In het kader van de subsidieregeling ‘CO₂-reductie Verkeer en Vervoer’ (Staatscourant van 2 november 2001) is er ook een specifiek subsidieprogramma voor projecten op het vlak van het nieuwe rijden. Dan gaat het met name om steun aan de installatie van brandstofbesparende in-car apparatuur, de organisatie van rijopleidingen en de aanschaf van rijsimulators met dit doel. De subsidieregeling is gericht op gemeenten, provincies, bedrijven, brancheorganisaties, consumentenverenigingen, organisaties inzake verkeersveiligheid en de aanbieders van voortgezette rijopleidingen (rij-scholen e.a.).

In Zwitserland gaat men nog een stap verder : vanaf 1 januari 2005 moet men om te slagen voor het rij-examen de ‘sparsame Fahrweise’ beheersen, om een rijbewijs te kunnen halen dus. De opleiding van ‘Eco-Drivers’ is nu al erkend als voortgezette rij-opleiding. Men werkt er met erkende ‘Eco-Trainer’ en leswagens uitgerust met gehomologeerde ‘Eco-Log’s’ (meetinstrument dat continu het brandstofverbruik meet).

Ook federaal was er al aandacht voor het beperken van de emissies door het verkeer. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de brochure van de Federale Diensten voor het Leefmilieu, “Proper rijden : uw keuze !”, met niet alleen tips over de keuze voor een proper voertuig, maar ook met tips over slim en dus zuinig rijden.

Dat neemt niet weg dat ook het Vlaamse Gewest een deel van de verantwoordelijkheid kan opnemen en het Nederlandse voorbeeld kan volgen door bijvoorbeeld opleidingen of bijscholing om tot een energiezuinige en milieuvriendelijke aanpassing van de rijstijl te komen, aan te moedigen.

Johan MALCORPS

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Aan artikel 5, § 1, eerste lid, van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, vervangen door de wet van 25 januari 1999, gewijzigd bij de wetten van 7 maart 2000 en 8 april 2002 en bekrachtigd bij het decreet van 20 december 2002, wordt een 11° toegevoegd, dat luidt als volgt :

"11° voertuigen waarvan de motor, zelfs gedeeltelijk of tijdelijk, aangedreven wordt met vloeibaar petroleumgas of andere vloeibare koolwaterstoffen."

Artikel 3

Aan artikel 7, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, vervangen door de wet van 25 januari 1999, worden de woorden ", en van de emissienorm van de motor vastgelegd door de Europese regelgeving" toegevoegd.

Artikel 4

In artikel 9, A, van hetzelfde Wetboek, vervangen door de wet van 25 januari 1999, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 december 2001 en bekrachtigd bij het decreet van 20 december 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het eerste lid wordt de schaal vervangen door de volgende schaal :

"

Aantal pk	Bedrag van de belastingen in euro	
	vanaf euro 4-emissienorm	euro 0 - euro 3 -emissienorm
4 en minder	0	55,56
5	0	69,48
6	0	100,44
7	32,82	131,28
8	40,59	162,36
9	48,36	193,44
10	112,02	224,04
11	145,38	290,76
12	178,74	357,48
13	318,06	424,08
14	386,10	490,80
15	418,14	557,52
16	657,18	730,20
17	812,70	903,00
18	968,22	1.075,80
19	1.123,42	1.248,24
20	1.278,90	1.421,04

";

2° het tweede lid wordt vervangen door wat volgt :

"Wanneer het belastbare vermogen meer dan 20 pk bedraagt, is de belasting 1.406,40 euro, verhoogd met 76,68 euro per pk boven de 20 voor voertuigen die niet voldoen aan de euro 4-emissienorm, en op 1275,76 euro, verhoogd met 72,941 euro voor voertuigen die wel voldoen aan de euro 4-emissienorm" ;

3° een derde lid wordt toegevoegd, dat luidt als volgt :

"De Vlaamse regering past deze regeling aan op het ogenblik dat er nieuwe Europese emissienormen voor voertuigen worden vastgelegd."

Artikel 5

Aan artikel 14 van hetzelfde Wetboek, vervangen door de wet van 25 januari 1999, worden een derde, vierde en vijfde lid toegevoegd, die luiden als volgt :

"De belasting wordt met 25 procent verminderd gedurende vijf opeenvolgende aanslagjaren nadat de belastingschuldige een aanvullende rijopleiding, gericht op voorzichtig en milieuvriendelijk rijden, heeft gevolgd.

De Vlaamse regering bepaalt de wijze waarop de belastingschuldige moet aantonen hoe hij aan deze voorwaarde heeft voldaan.

De Vlaamse regering bepaalt de voorwaarden waaraan aanvullende rijopleidingen moeten voldoen opdat bestuurders die deze rijopleiding volgden, op de bovengenoemde belastingsvermindering een beroep kunnen doen. " .

Johan MALCORPS
