Stuk **2243** (2003-2004) – Nr. 2

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

Zitting 2003-2004

13 april 2004

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Johan Malcorps en Marc van den Abeelen –

betreffende de ecologische modulering van de verkeersbelasting

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

VERSLAG

namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting uitgebracht door de heer Etienne Van Vaerenbergh

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden :

mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heren Johan De Roo, Erik Matthijs, Eric Van Rompuy ;

de heren Frans De Cock, André Denys, Stefaan Platteau, Marc van den Abeelen ;

de heren Mathieu Boutsen, Herman De Reuse, Roland Van Goethem ;

de heren Lucien Suykens, Bruno Tobback ;

de heer Jos Stassen ;

de heer Etienne Van Vaerenbergh.

Plaatsvervangers :

de heren Gerald Kindermans, Boudewijn Laloo, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, N... ;

de heren Marc Cordeel, Jul Van Aperen, mevrouw Erna Van Wauwe, de heer Francis Vermeiren ;

mevrouw Hilde De Lobel, de heren Jean Geraerts, Christian Verougstraete ;

de heer Steve Stevaert, mevrouw Josée Vercammen ;

de heer Jos Geysels ;

de heer André-Emiel Bogaert.

Zie :

2243 (2003-2004)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

INHOUD

Blz.

1. Toelichting door de heer Johan Malcorps, indiener, bij het voorstel van decreet houdende wijziging van de artikelen 5, 7, 9 en 14 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen 4

2. Toelichting door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, bij het standpunt van de Vlaamse regering over het voorstel van decreet 6

3. Repliek van de indiener 8

4. Toelichting door de heer Johan Malcorps, mede-indiener, bij het voorstel van resolutie betreffende de ecologische modulering van de verkeersbelasting 8

5. Eindstemming 9

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting besprak op 16, 23 en 30 maart 2004 het 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 (*Parl. St.* Vl. Parl. 2003-2004, nr.1968/1) in samenhang met het voorstel van resolutie van de heren Johan Malcorps en Marc van den Abeelen betreffende de ecologische modulering van de verkeersbelasting (*Parl. St.* Vl. Parl. 2003-2004, nr. 2243/1).

Naar aanleiding van de bespreking van het voorstel van decreet op 16 maart 2004 werd door de heren Malcorps en van den Abeelen het voorstel van resolutie betreffende de ecologische modulering van de verkeersbelasting ingediend. Het voorstel van decreet werd door de indiener ingetrokken naar aanleiding van de indiening en goedkeuring van het voorstel van resolutie.

1. Toelichting door de heer Johan Malcorps, indiener, bij het voorstel van decreet houdende wijziging van de artikelen 5, 7, 9 en 14 van het Wetboek van de met inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen

De heer *Johan Malcorps* stelt dat er een brede consensus is binnen de Vlaamse en de federale regering om werk te maken van een variabilisatie van de autokosten om ecologische en sociale redenen. Dat wil zeggen dat auto rijden duurder moet worden maar dat een aantal vaste kosten eventueel kunnen verminderd worden. In het bijzonder moeten de kosten verminderd worden die een ecologisch effect zouden ressorteren, zodat milieuvriendelijke wagens bevoordeligd zouden worden ten opzichte van de meer vervuilende voertuigen.

De variabilisatie van de autokosten kan gepaard gaan met een ecologische modulering. Het principe van de ecologische modulering is trouwens al toegepast in het kader van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) in het decreet van 24 mei 2002 tot wijziging van de artikelen 98 en 100 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (*Parl. St.* Vl. Parl. 2001-2002, nr. 1168/5), na de regionalisering van de BIV.

Het werk is dus al voor de helft geklaard. Met betrekking tot de BIV zijn al afspraken gemaakt met de drie gewesten.

Het voorwerp van dit voorstel van decreet is hetzelfde te doen met betrekking tot de verkeersbelasting. De spreker begrijpt weliswaar dat voorafgaandelijk overleg zal moeten worden gepleegd met de andere gewesten en idealiter ook met de federale overheid.

De heer Malcorps weet niet of dit nog allemaal mogelijk is voor de nakende verkiezingen. Gezien de ruime consensus kan en mag verwacht worden dat de bevoegde Vlaamse minister reeds initiatieven zou nemen of aankondigen om op het niveau van de verkeersbelasting een ecologische modulering in te voeren.

De indiener verwijst naar de vorige federale regering, waar reeds consensus was en concrete voorstellen op tafel lagen voor ecologische modulering. Dit is niet gerealiseerd omdat ondertussen de BIV en de verkeersbelasting zijn overgedragen aan de gewesten. De verwachting was dat na die overdracht op gewestniveau de taak verder zou opgenomen worden.

De spreker verwijst eveneens naar het regeerakkoord van de nieuwe federale regering, naar het federaal klimaatplan en naar de besluiten, die door de federale regering genomen zijn op de ministerraad in Gembloers en naar de ministertop over duurzame ontwikkeling in Raversijde. Telkenmale wordt er verwezen naar fiscale stimuli voor milieuvriendelijke wagens in het kader van het federaal klimaatplan.

Er is dus een ruime consensus over deze maatregelen. Men denkt op federaal vlak ondermeer aan positieve maatregelen ten aanzien van de aankoop van wagens met hybride motoren, teneinde de meerkost te compenseren of aan een fiscale aftrek voor roetfilters, die al lang door Groen! wordt verdedigd en die blijkbaar nu door federaal minister Reynders opgepikt zou zijn – en hopelijk op vrij korte termijn in de praktijk zou omgezet worden.

In het federaal regeerakkoord werden reeds maatregelen opgenomen om een aantal accijnzen te verhogen. Daar tegenover stond een zeer beperkt aantal aftrekken. Groen! is echter van mening dat dit geen volwaardige variabilisering is. Een volwaardige variabilisatie van de autokosten is er slechts als federale en Vlaamse overheid de handen samenslaan.

Dit voorstel van decreet geeft een eerste aanzet tot ecologische variabilisatie van de autokosten. In het kader van de ecologische modulering van belastingen, is de verkeersbelasting het meest voor de hand

liggend. De hoop is er dat de Vlaamse regering daartoe initiatieven neemt. De federale regering is vragende partij dat er op gewestniveau de nodige initiatieven genomen zouden worden. Dit voorstel van decreet komt daaraan tegemoet.

Het voorstel houdt concreet een kostenverlaging in voor automobilisten die met milieuvriendelijke auto's rijden of die een milieuvriendelijke rijstijl aanhouden. De combinatie van de twee wordt al geruime tijd verdedigd door Groen!. Ook sp•a heeft daarover ideeën gelanceerd. Over de modaliteiten is weliswaar nog discussie mogelijk.

Er moet gezocht worden naar een manier om de verkeersbelasting voor milieuvriendelijke wagens te verminderen. Namelijk voor wagens die voldoen aan de EURO-4- en op termijn aan de EURO-5-emissienormen, zou minder verkeersbelasting moeten worden betaald. Wagens die op LPG rijden zouden volledig worden vrijgesteld van verkeersbelasting.

De omgekeerde stelling dat meer vervuilende wagens meer zouden gaan moeten betalen, lijkt volgens de heer Malcorps vanuit sociaal oogpunt niet gewenst. Hij wil wel wijzen op een recente studie van Febiac. Zelfs vanuit Febiac is men vragende partij voor een variabilisatie van de autokosten. Hij volgt de studie echter niet volledig : hij is geen voorstander van de door Febiac voorgestelde meerbelasting van oude en vervuilende wagens. In totaal zo'n 650.000 oude personenwagens zouden meer belast moeten worden. Dit is volgens Febiac in veel gevallen een tweede wagen. De spreker vreest echter dat in de realiteit veel mensen met een minder hoog inkomen, die maar over één wagen beschikken, in grote mate zouden worden getroffen door de verhoging van de lasten voor oudere wagen als compensatie van de lagere verkeersbelasting voor nieuwe minder milieu belastende wagens.

Er moet inderdaad een variabilisering komen ten aanzien van nieuwe wagens. De spreker benadrukt dat het niet de bedoeling is of kan zijn, om steeds meer nieuwe wagens op de baan te brengen, want dat zou natuurlijk op zijn beurt bijdragen tot méér luchtvervuiling. Aan de andere kant zijn nieuwe wagens in principe milieuvriendelijker dan oude wagens, gezien de steeds strengere EURO-emmissienormen (minder uitlaatgassen). Het zou in principe dan ook een goede zaak zijn dat men niet te lang blijft rondrijden met oude wagens, want dat gaat de vervuiling nog meer doen toenemen. Het gaat echter ook niet op om mensen te bestraffen die meer dan 10 jaar hun wagen zouden gebruiken. Op dat vlak volgt de heer Malcorps dan ook niet de redenering van Febiac.

De heer Malcorps is het ook niet eens met het vroegere voorstel van voormalig Vlaams minister Stevaert om de hoffelijke chauffeurs, dus de chauffeurs die geen verkeersovertredingen begaan, fiscaal te belonen. De spreker is de mening toegedaan dat op dat vlak moet teruggegrepen worden naar het federaal instrument par excellence, namelijk het rijbewijs met punten. Het rijbewijs met punten is immers een veel beter instrument om dat te regelen.

De indiener is wel gewonnen voor een aanmoediging van aanvullende rijopleidingen, die gericht is op voorzichtig en milieuvriendelijk rijden. Hij heeft daarvoor inspiratie opgedaan bij de Zwitserse Eco-Drivers en het Nederlandse meerjarenprogramma over 'Het Nieuwe Rijden', waarbij chauffeurs een ecologische rijopleiding volgen. Dit is trouwens niet zo heel nieuw. Zowel op Vlaams als op federaal vlak zijn er reeds veelvuldig pleidooien gehouden voor een zuiniger, minder sportieve en niet-agressieve rijstijl. Dat zou namelijk ook zeer belangrijk zijn om de milieuvervuiling te verminderen. Voormalig Vlaams minister Dua en federaal minister Anciaux zijn er vurige pleitbezorgers van. De heer Malcorps verwijst naar de zogenaamde 'ROB-campagne' (rustig op de baan), die de vorige Vlaamse milieuminister heeft gelanceerd om te komen tot een veiliger én milieuvriendelijker verkeer. Ook het VITO heeft een heel meetsysteem uitgewerkt, waarbij wordt gemeten dat de sportieve rijstijl meer emissies oplevert, wat ons zuur kan opbreken.

Iedereen is ervan overtuigd dat rijstijl van belang is. Volgens de spreker is dat in feite een van de enige elementen waar op korte termijn kan op worden ingespeeld. Een ecologische rijstijl en rijopleiding zou dan ook geen overbodige luxe zijn. Mensen zouden op dat vlak moeten gestimuleerd worden. Dat kan overigens passen in de federale plannen over het rijbewijs in stappen en in bijscholing te voorzien die meer op het ecologische gericht kan zijn. De mensen hebben daar trouwens ook onmiddellijk baat bij, want zuiniger rijden betekent minder brandstof verbruiken en dus goedkoper rijden en wagens die minder verslijten. De spreker is er daarom rotsvast van overtuigd dat er in die richting stimulansen moeten worden uitgebouwd, eerder dan het belonen van chauffeurs die hoffelijk rijden of geen verkeersovertredingen begaan.

De kern van het voorstel is om auto's die op LPG rijden volledig vrij te stellen van verkeersbelasting. Alhoewel dat een vrij dure maatregel is, moet ook vastgesteld worden dat dit gecompenseerd wordt door de aanvullende belasting op LPG-wagens, die niet kon afgeschaft worden op federaal niveau. Er is een ruime consensus dat het gebruik van LPG moet aangemoedigd worden, naast het aanmoedigen van het gebruik van stadsgas en andere alternatieve bronnen. Ondanks alle gunstmaatregelen voor LPG, zijn er nog een aantal mankementen. De aanvullende belasting voor LPG blijft immers een probleem, dat op gewestelijk niveau gecompenseerd zou kunnen worden. Er zijn wel afspraken nodig tussen federaal en gewestelijk niveau. Op deze logica is het hele voorstel van decreet opgebouwd.

Vanaf 1 januari 2005 moeten alle wagens die gehomologeerd worden, aan de EURO-4-emissienorm voldoen. Vanaf 1 januari 2006 zouden er dienaangaande zelfs geen stimuli meer mogen zijn. Voor de EURO-4-emissienorm zullen dan ook maar slechts zeer tijdelijke gunstmaatregelen kunnen worden voorzien. Aangezien de BIV maar een eenmalige belasting is, heeft een gunstmaatregel dienaangaande ook maar een eenmalig en dus beperkt effect. Daar tegenover staat het feit dat verkeersbelastingen niet eenmalig zijn en dus blijven gelden. Er zijn nog heel wat wagens die niet aan de EURO-4-norm voldoen, in die zin dat stimuli tot 1 januari 2006 nog nuttig zijn.

De effecten van de vermindering van de verkeersbelasting voor de EURO-4-emissienorm zouden ongeveer 13 miljoen euro bedragen. De LPG-maatregel en de EURO-4-reductie samen zouden ongeveer 1 miljard frank bedragen. Dit spreker erkent dat dit veel is, maar het zou gezondheid en milieu zeker en vast ten goede komen.

In de toekomst moet men zich echter voornamelijk volop richten op de EURO-5-emmissienorm. De EURO-5-emissienorm is goedkoper.

Misschien heeft het meer zin om de ten aanzien van de EURO-4-emissienorm in het voorstel van decreet voorziene maatregelen te schrappen en zich onmiddellijk te concentreren op de EURO-5-emissienorm. Er zijn nog niet veel wagens die er op rijden, dus de meerkost is kleiner en het zou een grotere stimulans betekenen voor autofabrikant en voor koper.

Voor LPG kan een totale vrijstelling of eventueel een vermindering van toepassing zijn.

De spreker overloopt als conclusie de doelstellingen van het voorstel van decreet :

1) vrijstelling van verkeersbelasting voor voertuigen aangedreven door LPG ;

2) vermindering van de verkeersbelasting voor voertuigen die voldoen aan de EURO-4-norm ;

3) vermindering van de verkeersbelasting gedurende vijf aanslagjaren voor wie een aanvullende rijopleiding, gericht op voorzichtig en milieuvriendelijk rijden, heeft gevolgd.

De strekking van het voorstel van decreet is ingegeven met de bedoeling deze kans niet te laten liggen, want zowel de vorige als de huidige federale regering zijn vragende partij. Het is het meest logisch om de verkeersbelasting ecologisch te gaan moduleren, wat helaas tot op heden nog niet is gebeurd.

De spreker had een overleg en initiatieven verwacht vanuit de Vlaamse regering. Hij wil vernemen of men nog iets kan verwachten vanuit de Vlaamse regering. De spreker blijft immers tot op heden op zijn honger zitten. Hij verwacht initiatieven van de Vlaamse regering of tenminste goede argumenten vanwege de Vlaamse regering waarom ze niet op het voorstel ingaan.

De heer Malcorps pleit sterk voor de stimulering van zuiniger, milieuvriendelijker en veiliger wagens door middel van het instrument van de verkeersbelasting.

2. Toelichting door de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, bij het standpunt van de Vlaamse regering over het voorstel van decreet

De heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie deelt mee dat de Vlaamse regering een afwijzend standpunt heeft ingenomen over het voorstel van decreet.

1° Het eerste bezwaar tegen het voorstel, is er één van procedurele aard. Naar aanleiding van de Lambermontakkoorden, zijn de gewesten bevoegd geworden om de aanslagvoet, de heffingsgrondslag en de vrijstellingen van de verkeersbelasting te bepalen. Maar indien de

belastingplichtige een vennootschap, een autonoom overheidsbedrijf, of een vereniging zonder winstoogmerk is, dan is de uitoefening van deze bevoegdheden afhankelijk van een voorafgaandelijk tussen de drie gewesten te sluiten samenwerkingsakkoord (artikel 4, § 3, van de bijzondere financieringswet).

Naar alle waarschijnlijkheid is het niet de bedoeling van de indiener om het toepassingsgebied van zijn voorstel van decreet te beperken tot belastingplichtigen – natuurlijke personen. Zo is de tekst van het voorstel niet opgesteld, en bovendien zou het voorstel in dat geval alle efficiëntie missen. Deze opschortende bepaling van een voorafgaandelijk samenwerkingsakkoord brengt de Vlaamse regering ertoe dat het niet mogelijk is om de goedkeuring van dit voorstel van decreet door het Vlaams Parlement gunstig te adviseren. Het Vlaams Parlement kan het voorstel van decreet niet goedkeuren, omwille van het ontbreken van een voorafgaandelijk tussen de gewesten gesloten samenwerkingsakkoord, dat voorafgaandelijk of minstens gelijktijdig door het Vlaams Parlement decretaal moet worden bekrachtigd.

2° Een ander bezwaar tegen het voorstel is dat het niet de bedoeling van de Vlaamse regering is om autorijden zonder meer goedkoper te maken. Dit staat haaks op de inspanningen die de Vlaamse regering al geleverd heeft om het openbaar vervoer en de fiets te stimuleren.

Op het vlak van de fiscale behandeling van het autobezit en -gebruik, is het de bedoeling van de Vlaamse regering om te komen tot een eenvormige verkeersbelasting. (Er is trouwens ondertussen al een aantal onrechtvaardigheden in de verkeersbelasting geschrapt.) Voorts staat in het aanvullend Vlaams regeerakkoord dat het autogebruik, eerder dan het autobezit zou moeten worden belast. Het voorstel van decreet, dat de variabilisatie van de autokosten wil invoeren, sluit niet volledig op dit regeringsprincipe aan. Er wordt immers uitsluitend een verlaging voorgesteld van de verkeersbelasting, weliswaar beperkt tot bepaalde categorieën voertuigen.

3° Voorts leert een onderzoek naar de budgettaire gevolgen van het voorstel van decreet dat de globale kostprijs van de voorgestelde maatregelen bijna 25 miljoen euro zou bedragen. Deze berekening werd gemaakt aan de hand van de cijfers die door het federale ministerie van Financiën werden bezorgd. Momenteel is er niet de budgettaire mogelijkheid om dit voorstel te implementeren

De LPG-vrijstelling zou aan het Vlaams Gewest ongeveer 11,7 miljoen euro kosten, de vermindering van de EURO-4-voertuigen levert een kostprijs van 10,8 miljoen euro op. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat het aantal voertuigen dat voldoet aan de EURO-4-norm nog zal toenemen, aangezien nieuwe voertuigen vanaf 1 januari 2005 verplichtend aan die norm zullen moeten voldoen. Daarbovenop moet rekening worden gehouden met de opdeciem die ten behoeve van de lokale besturen wordt geheven (artikel 42 van het Wetboek op de met de Inkomstenbelastingen Gelijkgestelde Belastingen WIGB). De Inspectie van Financiën merkt op dat hierover minstens overleg met de lokale besturen vereist is.

Deze kostprijs is dan nog exclusief de kostprijs van de verlaging van de verkeersbelasting voor die bestuurders die een bijzondere rijopleiding gevolgd hebben. Dit gedeelte van het voorstel is uiteraard onmogelijk te becijferen.

4° De vraag moet volgens de minister ook gesteld worden naar de efficiëntie van een stimulerende maatregel wanneer datgene wat men wil stimuleren (de EURO-4-norm) binnen enkele maanden (vanaf 1 januari 2005) verplicht wordt opgelegd – althans voor nieuwe voertuigen.

5° De inspectie van Financiën merkt ook op dat een vrijstelling van de verkeersbelasting voor LPG-voertuigen een verschuiving in de vraag naar die voertuigen zou kunnen teweegbrengen. Dit vraagt dan wel een onderzoek naar de mogelijke gevolgen hiervan op de LPG-brandstofprijs en het technisch effect daarvan op het raffinageproces.

6° De minister stelt verder dat de effecten van de maatregel om de milieuvriendelijke rijopleidingen in de verkeersbelasting fiscaal te belonen totaal onduidelijk is. De criteria voor een dergelijke opleiding ontbreken in het voorstel. Bovendien is het voorstel niet efficiënt omdat de verkeersbelasting verschuldigd is per voertuig en de belastingplichtige is niet noodzakelijk ook de bestuurder van het voertuig. De administratieve opvolging wordt zeer moeilijk.

De minister wijst erop dat de Vlaamse regering trouwens reeds de eerste aanzet heeft gegeven door destijds, in samenspraak met de andere gewesten, bij decreet van 24 mei 2002 tot wijziging

van de artikelen 98 en 100 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen (*Parl. St.* Vl. Parl. 2001-2002, nr. 1168/5), de belasting op de inverkeerstelling (BIV) te verlagen voor voertuigen die voldoen aan de EURO-4-norm (voor de jaren 2002 en 2003). Voor tweedehandse voertuigen vanaf vijf jaar werd een aanpassing van de degressiviteit van de tarieven voorzien. (Waar vroeger voor ieder jaar na de eerste ingebruikname van het voertuig de BIV met 10 percent werd verminderd, wordt dit percentage thans gehalveerd vanaf het vijfde jaar. Met andere woorden : vanaf het vijfde jaar zal de BIV niet meer met 10 percent per jaar verminderen, maar slechts met 5 percent per jaar, waardoor de BIV minder snel daalt dan vroeger.)

De minister erkent dat er moet gestreefd worden naar een regeling waarbij niet het autobezit, maar wel het autogebruik via fiscaliteit gedeeltelijk in rekening wordt gebracht, zodat op dat ogenblik de werkelijke maatschappelijke kosten van het al dan niet overmatig autogebruik kunnen worden aangerekend.

De minister veronderstelt dat waarschijnlijk iedereen het wel eens zal zijn met het principe van de variabilisatie, en dat er op politiek vlak dan ook een brede consensus bestaat. Over de implementatie is nog discussie mogelijk. Het Steunpunt Mobiliteit is momenteel bezig met een impactstudie rond de invloed van verkeersbelasting op mobiliteit en vice versa. In ieder geval moet er beleidsmatig verder gewerkt worden in de richting van de variabilisatie van de autokosten.

3. Repliek van de indiener

De heer *Malcorps* is tevreden dat de Vlaamse regering zijn bekommernis deelt. De spreker kijkt ook al uit naar de resultaten van de impactstudie van het Steunpunt Mobiliteit.

De federale overheid en de gewesten moeten samen tot een akkoord komen ten aanzien van de variabilisatie van de autokosten. De communautaire verhoudingen mogen dit niet verhinderen. Ten aanzien van het autogebruik, moeten de variabele kosten worden verhoogd en de vaste kosten verlaagd (BIV, verkeersbelasting). Daar moeten een aantal ecologische stimuli aan gekoppeld worden.

De EURO-5-emissienorm kan misschien een richtlijn zijn om de verkeersbelasting te verlagen en in stimuli te voorzien.

Minister *Van Mechelen* stelt dat hij bij de bespreking in commissie van de verlaging van de BIV voor wagens met de EURO-4-norm, er reeds op heeft gewezen dat om die dynamiek volledig te kunnen ontplooien, men op het moment van de invoering van de EURO-5-norm de stimulerende maatregelen fiscaal moet vertalen.

De heer *Malcorps* stelt voor om een voorstel van resolutie in te dienen, met een aantal aanbevelingen aan de Vlaamse regering waarin de belangrijkste principes met betrekking tot de ecologische modulering worden opgenomen.

4. Toelichting door de heer Johan Malcorps, mede-indiener, bij het voorstel van resolutie betreffende de ecologische modulering van de verkeersbelasting

Op 18 maart 2004 werd een voorstel van resolutie ingediend door de heren *Johan Malcorps* en *Marc van den Abeelen* betreffende de ecologische modulering van de verkeersbelasting *(Parl. St.* Vl. Parl. 2003-2004, nr. 2243/1). Het vervangt als dusdanig het 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 (*Parl. St.* Vl. Parl. 2003-2004, nr. 1968/1).

Het voorstel van resolutie van de heren Malcorps en van den Abeelen komt tegemoet aan de opmerkingen van de Vlaamse regering.

De heer Malcorps wijst op de twee problemen met betrekking tot de invoering van een variabilisatie van de autokosten. De grote moeilijkheden zijn enerzijds het feit dat voor een decretale regeling er ook nog een voorafgaandelijk akkoord moet zijn met de andere gewesten, in overeenstemming met de federale overheid, wat gezien de nakende verkiezingen zeer moeilijk wordt, en anderzijds de ernstige budgettaire gevolgen.

Om die reden wordt het voorstel van decreet ingetrokken en wordt in het voorstel van resolutie aan de Vlaamse regering gevraagd op termijn te komen tot een ecologische modulering van de verkeersbelasting, bijvoorbeeld voor auto's die rijden op LPG of waterstof en wagens die minder vervuilen omdat ze voldoen aan de EURO-5-norm voor uitlaatgassen. De heer Malcorps verwijst ter illustratie naar Duitse voorstellen die gemaakt zijn door de Duitse Umweltbundesamt.

De Vlaamse regering wordt gevraagd dit verder te onderzoeken. De spreker hoopt dat dit dan onder de volgende Vlaamse regering kan worden gefinaliseerd.

Het voorstel van resolutie sluit aan bij de beslissingen van Raversijde, waar door de federale regering besloten werd om voor wagens die een lagere CO_2-uitstoot hebben de nodige premies te voorzien. Dit voorstel heeft echter een algemenere inhoud, want het betreft de uitstoot in het algemeen en dus niet alleen de CO_2-uitstoot. De EURO-5-emissienorm heeft immers ook betrekking op NO_x en op kleine roetdeeltjes en dergelijke.

De heer Malcorps wijst erop dat in het voorontwerp van het voorstel van resolutie, nog werd verwezen naar de fiscaal gunstigere behandeling ingeval het volgen van aanvullende rijopleidingen die gericht zijn op voorzichtig of milieuvriendelijk rijden. Er zou worden gevraagd om chauffeurs die een aanvullende rijopleiding gericht op voorzichtig of milieuvriendelijk rijden, hebben gevolgd, voor een periode minder verkeersbelasting te laten betalen. Aangezien voor de onuitvoerbaarheid en de administratieve onbeheersbaarheid wordt gevreesd, is deze bepaling niet behouden in de definitieve tekst van het voorstel van resolutie.

Het voorstel van resolutie geeft geen verdere aanleiding tot commentaar.

5. Eindstemming

Het voorstel van resolutie van de heren Johan Malcorps en Marc van den Abeelen betreffende de ecologische modulering van de verkeersbelasting (*Parl. St.* Vl. Parl. 2003-2004, nr. 2243/1) wordt unaniem aangenomen met 8 stemmen.

Het 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 (*Parl. St.* Vl. Parl. 2003-2004, nr. 1968/1) wordt ingetrokken.

De verslaggever, *De voorzitter,*

Etienne VAN VAERENBERGH Marc VAN DEN ABEELEN