
ADVIES

Voorontwerp van ordonnantie houdende aanpassing van de verkeersbelasting op de autovoertuigen met het oog op een verlaging van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen

Voorontwerp van ordonnantie houdende aanpassing van de belasting op de inverkeerstelling met het oog op een verlaging van de belasting voor bepaalde motorvoertuigen

Aanvrager

Minister Sven Gatz

Aanvraag ontvangen op

22 december 2020

Aanvraag behandeld door

Commission Economie - Werkgelegenheid - Fiscaliteit - Financiën

Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit

Commissie Leefmilieu

Advies aangenomen door de Plenaire zitting van

21 januari 2021

Vooraf

Teneinde de verkeerscongestie te bestrijden, werd tijdens de laatste decennia in verschillende steden een stadstol ingevoerd. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bezitten 54% van de huishoudens een auto, en meer dan 370.000 personenwagens rijden dagelijks in het Gewest rond (175.000 Brusselse voertuigen en 190.000 pendelaars). Deze verkeersdichtheid veroorzaakt gemiddeld een bijkomende trajecttijd van 38%. Tijdens de spitsuren 's morgens en 's avonds bedragen deze percentages respectievelijk 75 en 77% aan bijkomende reistijd. De tijd, die aldus verloren gaat, vertegenwoordigt een economisch verlies van 1 tot 2% van het Belgische BBP.

Deze problemen van verkeerscongestie hebben talrijke negatieve effecten, met name voor de luchtkwaliteit, een verhoging van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen en een toename van de geluidshinder. Deze ongunstige effecten zijn zeer nefast voor de levenskwaliteit in de stad, en ook al heeft het gebruik van de auto tijdens de laatste jaren de neiging om te verminderen, toch vertegenwoordigden de woon-werkverplaatsingen (naar een onderneming gevestigd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) met een privévoertuig nog steeds 36% van het totaal aan verplaatsingen in 2017 (tegen 45% in 2005).

Om deze hedendaagse uitdagingen aan te gaan, moet het mobiliteitsbeleid in Brussel volledig worden herzien, teneinde de juiste transitie te verzekeren voor een verbetering van de levens- en werkkwaliteit van elkeen. Dit dient te gebeuren door een herziening van de autofiscaliteit, waarbij voortaan niet meer het bezit maar het gebruik van een voertuig wordt belast.

In het kader van deze herinrichting van de mobiliteit zullen de stelsels van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling worden herzien.

Brupartners herinnert eraan dat hij al meerdere malen de gelegenheid heeft gehad om zich over de kwestie van de kilometerheffing voor lichte voertuigen uit te spreken, met name in zijn advies inzake het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move ([A-2019-069-ESR](#)) en zijn advies inzake het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling ([A-2017-006-ESR](#)).

Tevens heeft Brupartners een advies uitgebracht betreffende het voorontwerp van ordonnantie tot invoering van een belasting ter bestrijding van de verkeerscongestie (A-2021-004-BRUPARTNERS). Deze beide adviezen dienen naast elkaar te worden gelezen.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De door **Brupartners** voorgestane schikking blijft dat het gebruik van een voertuig in plaats van het bezit ervan de grondslag voor een rechtvaardige belastingheffing in alle Gewesten van het land vormt. Bij gebrek aan een globale en overlegde « tax shift » loopt het mobiliteitsbeleid het risico dat het zijn doelstellingen inzake duurzame mobiliteit niet behaalt. Het gevaar bestaat immers dat de verkeersproblemen naar de rand van Brussel zouden worden verplaatst, terwijl de uitdagingen op het gebied van mobiliteit de grenzen van de Gewesten overstijgen.

Bovendien sluit de bijzondere financieringswet, hoewel deze tijdens de Zesde Staatshervorming werd gewijzigd om de fiscale bevoegdheden van de Gewesten te versterken, in artikel 1ter met name elke oneerlijke belastingconcurrentie en dubbele belastingheffing specifiek uit. Om dergelijke dubbele belastingheffing en belastingconcurrentie te voorkomen, verplicht de wet trouwens tot overleg : « *Bij een door een overheid gegrond geacht verzoek van een belastingplichtige houdende vermindering van dubbele belasting treedt die overheid in overleg met de andere betrokken overheden teneinde de belastingheffing die strijdig is met het in het eerste lid, 2°, vermelde principe ongedaan te maken. In het raam van het Overlegcomité als bedoeld in artikel 31 van de gewone wet van 9 augustus 1980 tot hervorming der instellingen wordt jaarlijks een overleg gehouden over het fiscaal beleid en over de in het eerste lid bedoelde principes* » (Art. 1ter Bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten).

In deze context plaatst **Brupartners** vraagtekens bij de evenredigheid van de doelstellingen die met deze SmartMove-belasting worden nagestreefd. Kan de neutralisatie van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling op afdoende wijze aan deze verplichting voldoen ?

2. Bijzondere beschouwingen

2.1 Vrijstellingen

Brupartners merkt op dat bepaalde vrijstellingen van de nieuwe belasting ter bestrijding van de verkeerscongestie niet in overeenstemming zijn met de vrijstellingen van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling. Daarom vraagt **Brupartners** om een coherentie in de belastingvrijstellingen te bewaren, om te voorkomen dat voertuigen die op redelijke gronden waren vrijgesteld, uiteindelijk de nieuwe SmartMove-belasting wel zouden moeten betalen. Deze coherentie is ook nodig om te voorkomen dat bepaalde types voertuigen ingevolge de neutralisatie van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling aan geen enkele belasting zouden worden onderworpen.

2.2 Leasingvoertuigen

Brupartners merkt op dat de Brusselse leasemaatschappijen zich ingevolge de huidige wijzigingen in dezelfde situatie zullen bevinden als alle belastingplichtigen die buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn gevestigd. Aangezien de wijzigingen voor deze belastingen aan interregionale overeenkomsten zijn onderworpen, zullen de belastingplichtigen die gebruik maken van voertuigen die door deze maatschappijen worden aangeboden, zonder neutralisatie van de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeerstelling aan de kilometerheffing onderworpen blijven.

In het licht van deze situatie vraagt **Brupartners** om de resultaten van juridische studies over de belasting van leasemaatschappijen en om een opheldering inzake de belasting van leasevoertuigen, om de sociaaleconomische gevolgen ervan goed te kunnen beoordelen.

*

* *