

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 maart 2019

WETSVOORSTEL

**tot instelling van een verlaagd btw-tarief bij
de aankoop van fietsen en elektrische fietsen**

**Wetsvoorstel tot wijziging van het Wetboek
van de inkomstenbelastingen 1992,
met het oog op de toekenning van een
belastingvermindering voor de aankoop van
een fiets of een elektrische fiets**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Gautier CALOMNE**
EN **Georges GILKINET**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Bespreking.....	6
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	12

Zie:

Doc 54 **3135/ (2017/2018):**

001: Wetsvoorstel van de heer Devin c.s.
002 en 003: Amendementen.

Zie ook:

005: Tekst aangenomen door de commissie.

Doc 54 **3206/ (2017/2018):**

001: Wetsvoorstel van de heer Devin c.s.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 mars 2019

PROPOSITION DE LOI

**instaurant un taux de TVA réduit pour
les bicyclettes et bicyclettes électriques**

**Proposition de loi modifiant le Code
des impôts sur les revenus 1992,
visant à accorder une réduction
d'impôt à l'achat d'une bicyclette ou
d'une bicyclette électrique**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
MM. **Gautier CALOMNE**
ET **Georges GILKINET**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs	3
II. Discussion	6
III. Discussion des articles et votes	12

Voir:

Doc 54 **3135/ (2017/2018):**

001: Proposition de loi de M. Devin et consorts.
002 et 003: Amendements.

Voir aussi:

005: Texte adopté par la commission.

Doc 54 **3206/ (2017/2018):**

001: Proposition de loi de M. Devin et consorts.

11032

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Eric Van Rompuy

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Peter Dedecker, Rita Gantois, Jan Jambon, Steven Vandeput
PS	Michel Corthouts, Frédéric Daerden, Ahmed Laaouej
MR	Gautier Calomne, Benoît Piedboeuf, Vincent Scourneau
CD&V	Roel Deseyn, Eric Van Rompuy
Open Vld	Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen
sp.a	Peter Vanvelthoven
Ecolo-Groen	Georges Gilkinet
cdH	Benoît Dispa

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Peter Buysrogge, Inez De Coninck, Peter De Roover, Bart De Wever, Zuhail Demir
Olivier Henry, Emir Kir, Laurette Onkelinx, Sébastien Pirlot
Olivier Chastel, Philippe Goffin, Kattrin Jadin, Damien Thiéry
Hendrik Bogaert, Griet Smaers, Vincent Van Peteghem
Patricia Ceysens, Ine Somers, Carina Van Cauter
Karin Temmerman, Dirk Van der Maelen
Meyrem Almaci, Jean-Marc Nollet
Michel de Lamotte, Catherine Fonck

C. — Niet-stemgerechtigde leden / Membres sans voix délibérative:

VB	Barbara Pas
PTB-GO!	Marco Van Hees
DéFI	Olivier Maingain
Vuye&Wouters	Veerle Wouters

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>
Ecolo-Groen	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>
PTB-GO!	:	<i>Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture</i>
DéFI	:	<i>Démocrate Fédéraliste Indépendant</i>
PP	:	<i>Parti Populaire</i>
Vuye&Wouters	:	<i>Vuye&Wouters</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>
DOC 54 0000/000: <i>Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 54 0000/000: <i>Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA: <i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA: <i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV: <i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag</i>	CRIV: <i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral</i>
CRABV: <i>Beknopt Verslag</i>	CRABV: <i>Compte Rendu Analytique</i>
CRIV: <i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>	CRIV: <i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>
PLEN: <i>Plenum</i>	PLEN: <i>Séance plénière</i>
COM: <i>Commissievergadering</i>	COM: <i>Réunion de commission</i>
MOT: <i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>	MOT: <i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be</i>	<i>Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publicaties@lachambre.be</i>
<i>De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier</i>	<i>Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC</i>

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze wetsvoorstellen besproken tijdens haar vergaderingen van 13 maart en 19 maart 2019.

Uw commissie heeft besloten om het wetsvoorstel nr. 3135 als basis te nemen van de bespreking.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Wetsvoorstel DOC 54 3135/001

De heer Laurent Devin (PS) geeft toelichting bij het wetsvoorstel (DOC 54 3135/1 tot 3), dat tot doel heeft om het verlaagde btw-tarief van 6 % uit te breiden naar de aankoop van fietsen en elektrische fietsen.

Volgens de *European Cyclists' Federation* (ECF) gebruikt ongeveer 13 % van de Belgische bevolking elke dag de fiets. In het hele land wordt fietsen steeds populairder, vooral omdat men zich dit vervoermiddel makkelijk kan aanschaffen en er voordelen zijn voor de gezondheid en het milieu.

Uit talrijke wetenschappelijke studies is immers gebleken dat zelfs gematigde dagelijkse lichamelijke activiteit weldadige effecten heeft voor de gezondheid, niet alleen preventief maar ook bij wie te maken heeft met chronische ziekten (kanker, hart- en vaatziekten, diabetes, obesitas, osteoporose enzovoort). Bovendien mildert het gebruik van de fiets de milieueffecten als gevolg van de mobiliteit per auto, zoals geluidshinder, luchtvervuiling en uitstoot van broeikasgassen.

Fietsen draagt voorts bij tot minder verkeersmoeilijkheden in de steden omdat het autogebruik afneemt. Voor korte ritten is men met de fiets vaak sneller ter bestemming dan met de auto; dat geldt zeker in een stedelijke omgeving, vooral als men rekening houdt met de tijd die de autobestuurders nodig hebben om een parkeerplaats te vinden.

Op grond van die vele voordelen dient dit vervoermiddel fiscaal te worden aangemoedigd. Daarnaast pleiten de *Fietsersbond* en *GRACQ*, een vzw die opkomt voor de fietsers, al jaren voor een billijker en stimulerender fietsbelasting; een van hun prioriteiten is de verlaging tot 6 % van het btw-tarief bij de aankoop van een fiets.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 13 et 19 mars 2019.

Elle a décidé de prendre la proposition de loi DOC 54 3135/001 comme base de discussion.

I. — EXPOSES INTRODUCTIFS

A. Proposition de loi DOC 54 3135/001

M. Laurent Devin (PS) présente la proposition de loi (DOC 54 3135/1 à 3) tendant à étendre l'application du taux de TVA réduit de 6 % à l'achat de bicyclettes et de bicyclettes électriques.

Selon la Fédération européenne des cyclistes (FEC), environ 13 % de la population belge pratique quotidiennement la bicyclette. Sa popularité est grandissante sur l'ensemble du pays, notamment en raison de son accessibilité et de ses bienfaits sur la santé et l'environnement.

En effet, de nombreuses études scientifiques ont démontré les bienfaits de la pratique quotidienne d'une activité physique, même modérée, sur la santé, notamment en termes de prévention et de prise en charge de maladies chroniques telles que les cancers, les maladies cardiovasculaires, le diabète, l'obésité, l'ostéoporose, etc. De plus, l'usage de la bicyclette permet de réduire les impacts environnementaux provoqués par la mobilité (nuisances sonores, pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre).

En outre, sa pratique contribue au décongestionnement des villes car cela entraîne une réduction de l'usage de la voiture. En effet, pour les petits trajets, la bicyclette constitue souvent un moyen de transport plus rapide que l'automobile. Dans un environnement urbain, la bicyclette est souvent plus rapide que la voiture, surtout si l'on prend en compte le temps nécessaire pour trouver une place de stationnement.

En raison de ces multiples avantages, il convient d'encourager fiscalement ce mode de déplacement. De plus, depuis de nombreuses années, l'ASBL *GRACQ*, qui défend les cyclistes, et le *Fietsersbond* plaident en faveur d'une fiscalité applicable aux bicyclettes qui soit plus juste et plus incitative. Une de leurs priorités est l'abaissement à 6 % du taux de TVA applicable lors de l'achat d'une bicyclette.

Kortom, het fietsgebruik kan worden aangemoedigd en sociaal toegankelijker worden door bij een dergelijke aankoop een lager btw-tarief te hanteren. Wanneer de aankoop van een fiets 15 % goedkoper wordt, zullen volgens de indieners van dit wetsvoorstel meer mensen voor dit doeltreffende en milieuvriendelijke vervoermiddel opteren.

Voorts kan een dergelijke btw-verlaging meer mensen de kans geven zich een elektrische fiets aan te schaffen. Elektrische fietsen zijn weliswaar heel duur, maar vormen bij korte of middellange afstanden een uitstekend alternatief voor de individuele auto; ook heel veel mensen die het fysiek moeilijk krijgen, kunnen met dat type fiets in beweging blijven.

Dit wetsvoorstel strekt er dus toe het geldende btw-tarief bij de aankoop van een rijwiel, een gemotoriseerd rijwiel of *speed pedelec*, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, te verlagen tot 6 %; wat de gemotoriseerde rijwielen en de *speed pedelecs* betreft, geldt de regeling alleen indien ze elektrisch worden aangedreven.

B. Wetsvoorstel 3206

De heer Laurent Devin (PS) geeft toelichting bij het wetsvoorstel (DOC 54 3206/1) dat tot doel strekt om het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 te wijzigen met het oog op de toekenning van een belastingvermindering voor de aankoop van een fiets of een elektrische fiets.

Dit wetsvoorstel heeft hetzelfde doel als het eerste, namelijk het gebruik van de fiets als vervoermiddel aanmoedigen.

In ons land verliezen duizenden autobestuurders elke dag kostbare tijd omdat ze vastzitten in de file. Volgens verschillende verkeersindicatoren behoren Brussel en Antwerpen wereldwijd tot de steden met de grootste verkeerscongestie. In Antwerpen verliezen de automobilisten gemiddeld 34 minuten per dag, wat inhoudt dat de reistijd 30 % langer duurt dan voor hetzelfde traject zonder files; dat is 7 % meer dan in 2008. In Brussel is het nog erger: de automobilist verliest er gemiddeld 44 minuten per dag en doet er 38 % langer over in vergelijking met de trajecttijd zonder files. Ook in die stad wordt het elk jaar erger. Die "verloren uren" zijn slechts één van de vele negatieve gevolgen van het buitensporig gebruik van de eigen auto.

Zoals eerder aangehaald, is er ook nog de grote impact op de volksgezondheid, de verkeersveiligheid, de

En conclusion, l'abaissement à 6 % du taux de TVA applicable lors de l'achat d'une bicyclette encouragerait sa pratique et la rendrait socialement plus accessible. Les auteurs de la présente proposition de loi estiment qu'une réduction de 15 % du coût d'achat des bicyclettes attirera plus de citoyens vers ce moyen de transport efficace et écologique.

Une telle réduction du taux de TVA permettrait également à un plus grand nombre d'avoir accès à des bicyclettes électriques, qui sont certes forts coûteuses mais qui sont une excellente alternative à la voiture individuelle pour des courtes ou moyennes distances et qui permettent également à un maximum de personnes de poursuivre une activité sportive malgré des moyens physiques diminués.

Cette proposition de loi vise donc à diminuer le taux de TVA applicable à 6 % pour l'achat de cycles, de cycles motorisés ou de *speed pedelec*, tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière, étant entendu que les cycles motorisés et les *speed pedelec* n'entrent en considération que lorsqu'ils sont propulsés de façon électrique.

B. Proposition de loi n° 3206

M. Laurent Devin (PS) commente cette proposition de loi (DOC 54 3206/1), qui vise à modifier le Code des impôts sur les revenus 1992 en vue d'accorder une réduction d'impôt à l'achat d'une bicyclette ou d'une bicyclette électrique.

Cette proposition a le même objectif que la première à savoir encourager le moyen de transport qu'est le vélo.

En Belgique, des milliers d'automobilistes perdent chaque jour un temps précieux coincés dans les embouteillages. Selon plusieurs indices de mesure de trafic, Bruxelles et Anvers font partie du top mondial en termes de congestion du trafic. À Anvers, les automobilistes perdent en moyenne 34 minutes par jour, soit un temps de trajet, par rapport à une situation sans embouteillages, plus long de 30 %. C'est 7 % de plus qu'en 2008. À Bruxelles, c'est pire: l'automobiliste perd en moyenne 44 minutes par jour, soit un temps de trajet 38 % plus long par rapport à une situation sans embouteillages. Là aussi c'est en augmentation chaque année. Ces heures perdues ne sont qu'une des nombreuses conséquences néfastes provoquées par le recours excessif aux voitures individuelles.

Comme évoqué précédemment, on peut également citer les impacts majeurs en termes de santé

klimaatopwarming en de economische activiteiten. In zijn rapport 2017 over de luchtkwaliteit is het Europees Milieuagentschap (EMA) nagegaan in welke mate de Europese bevolking aan luchtverontreinigers wordt blootgesteld. Het EMA geeft aan dat het wegverkeer een van de sectoren is die de meeste luchtverontreinigers genereren. Die stoffen kunnen leiden tot ernstige ziekten, zoals hartaandoeningen, ademhalingsproblemen en kanker. De oorzaken van luchtverontreiniging moeten derhalve worden aangepakt, meer bepaald via beleidsmaatregelen die het gebruik van de auto inperken en door te investeren in een milieuvriendelijkere mobiliteit.

Om de klimaatverbintenissen van België na te komen, is het onontbeerlijk dat het wegverkeer minder CO₂ gaat uitstoten.

Een ander belangrijk aandachtspunt is dat de enorme verkeersdrukke ook een ongunstige economische impact heeft: de onophoudelijke files veroorzaken tijdverlies bij de werkenden en geldverlies bij de bedrijven; tevens schaden ze het concurrentievermogen van de Belgische economie. Het wegverkeer doet tal van problemen rijzen voor de gezondheid, het milieu en de economie. Het is dus absoluut noodzakelijk dat de overheid steun verleent aan alternatieven die het autogebruik kunnen inperken.

Om die doelstelling te halen, bestaat er niet één enkele oplossing, maar moet worden ingezet op een coherent geheel van maatregelen, op alle beleidsniveaus.

Om die veelzijdige opgave mee tot een goed einde te brengen, stelt de spreker voor om een belastingvermindering voor de aankoop van fietsen, elektrische fietsen en "speedpedelecs" toe te kennen. Thans geldt alleen een belastingvermindering voor motorfietsen, driewielers en vierwielers die worden aangedreven door een elektrische motor. Het gaat om voertuigen die minstens twee personen kunnen vervoeren en waarvoor een rijbewijs van categorie A of B vereist is. Fietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs vallen buiten deze categorieën van voertuigen. Immers,

— een motorfiets is een tweewielig voertuig met of zonder zijspan uitgerust met een motor en/of haalt een maximale snelheid van meer dan 45 km per uur;

— een driewieler is een symmetrisch driewielig voertuig uitgerust met een motor en/of haalt een maximale snelheid van meer dan 45 km/u;

— een vierwieler is een voertuig met vier wielen, dat leeg minder dan of gelijk aan 400 kg weegt (550 kg voor voertuigen gebruikt voor goederenvervoer), niet inbegrepen het gewicht van de batterijen.

publique, de réchauffement climatique et d'activités économiques. Le rapport 2017 de l'Agence européenne de l'environnement (AEE) sur la qualité de l'air fait le bilan de l'exposition de la population européenne aux polluants atmosphériques. L'AEE y rappelle que le secteur du transport est l'une des principales sources de polluants atmosphériques et que ces derniers contribuent à l'apparition de maladies graves, telles que des maladies cardiaques, des troubles respiratoires et des cancers. Il est donc indispensable de limiter les sources de pollution atmosphérique en menant notamment des politiques de réduction de l'usage des voitures et en investissant en faveur d'une mobilité plus écologique.

Pour respecter les engagements de la Belgique en matière de climat, il est indispensable de réduire les émissions de CO₂ dans le secteur du transport.

Autre point important à soulever, la trop forte densité de la circulation a aussi un impact économique négatif. Les embouteillages récurrents font perdre du temps aux travailleurs et de l'argent aux entreprises et impactent négativement la compétitivité de l'économie belge. Au regard de défis, sanitaires, environnementaux et économiques liés au transport routier, il est donc indispensable que les pouvoirs publics promeuvent les alternatives qui permettent de limiter le recours à la voiture individuelle.

Pour poursuivre cet objectif, il n'existe pas une solution unique, cela doit passer par de multiples mesures cohérentes prises à tous les niveaux de pouvoirs.

Afin de participer à ce chantier global, l'intervenant propose d'octroyer une réduction d'impôt pour l'achat des bicyclettes, bicyclettes électriques et "speed pedelec". Actuellement, une réduction d'impôt est uniquement prévue pour les motocyclettes, tricycles et quadricycles qui sont propulsés par un moteur électrique. Il s'agit de véhicules qui peuvent transporter au minimum deux personnes et dont la conduite nécessite un permis de conduire (catégories A ou B). Ces catégories de véhicules n'incluent pas les bicyclettes, bicyclettes électriques et "speed pedelec" car, pour rappel:

— une motocyclette est un véhicule à deux roues avec ou sans side-car équipé d'un moteur et/ou ayant une vitesse maximale supérieure à 45 km/h;

— un tricycle est un véhicule à trois roues symétriques équipé d'un moteur et/ou ayant une vitesse maximale supérieure à 45 km/h;

— un quadricycle est un véhicule à quatre roues dont la masse à vide est inférieure ou égale à 400 kg (550 kg pour les véhicules affectés au transport de marchandises), non comprise la masse des batteries.

Het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 voorziet in een belastingvermindering voor niet-vervuilende vervoermiddelen, maar die geldt niet voor fietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs.

Voor motorfietsen en driewielers bedraagt de belastingvermindering:

— 15 % van de aankoopwaarde van het elektrisch voertuig;

— maximum 3 010 euro voor het aanslagjaar 2018 (inkomsten 2017).

Voor vierwielers bedraagt de belastingvermindering:

— 15 % van de aankoopwaarde van het elektrisch voertuig;

— maximum 4 940 euro voor het aanslagjaar 2018 (inkomsten 2017).

Het is niet de bedoeling vraagtekens te plaatsen bij de relevantie van deze bepalingen. Wel lijkt het de spreker onlogisch een belastingvermindering voor te stellen voor de voormelde categorieën, maar de fietsen, elektrische fietsen en speedpedelecs daarvan uit te sluiten. Deze voertuigen zijn immers even milieu- en mobiliteitsvriendelijk en de aankoop ervan kan, in het geval van elektrische fietsen en speedpedelecs, evengoed enkele duizenden euro kosten. Dit wetsvoorstel beoogt deze scheefftrekking recht te zetten en aldus een *modal shift* van de individuele wagen naar de fiets aan te moedigen.

II. — BESPREKING

A. Vergadering van 13 maart 2019

De heer Luk Van Biesen (OpenVld) is verheugd dat de PS inziet dat dit land in de eerste plaats nood heeft aan belastingverlagingen.

Daarnaast merkt de spreker op dat hij de budgettaire kostprijs van dit wetsvoorstel wil kennen. Hij stelt daarom voor om het advies in te winnen bij het Rekenhof en bij de minister van Begroting. Bovendien stipt de spreker aan dat het belangrijk is om reeds te kijken naar de huidige bestaande maatregelen en fiscale voordelen ter zake. Hij verwijst hierbij naar feit dat vennootschappen de aankoop van een elektrische fiets ten behoeve van het personeel ten belope van 120 % van de waarde mogen inbrengen als kost. Hij dringt er dan ook op aan om op zoek te gaan naar complementariteit ten aanzien van de bestaande maatregelen in plaats van in een opbod van lastenverlagingen te verzanden.

Le Code des impôts sur les revenus 1992 prévoit une réduction d'impôt pour les moyens de transport non polluants mais celle-ci ne s'applique pas aux bicyclettes, bicyclettes électriques et "speed pedelec".

Pour les motocyclettes et tricycles:

— 15 % de la valeur d'achat du véhicule électrique;

— maximum 3 010 euros pour l'exercice 2018 (revenu 2017).

Pour les quadricycles, la réduction d'impôt s'élève à:

— 15 % de la valeur d'achat du véhicule électrique;

— maximum 4 940 euros pour l'exercice 2018 (revenu 2017).

Sans remettre en cause la pertinence de ces dispositions, il lui apparaît incohérent de proposer une réduction d'impôt pour les catégories précitées mais d'en exclure les bicyclettes, bicyclettes électriques et "speed pedelec", qui sont tout aussi bénéfiques pour l'environnement et la mobilité et dont le prix d'achat peut également s'élever à plusieurs milliers d'euros dans le cas des bicyclettes électriques et des "speed pedelec". La présente proposition de loi corrige cette incohérence afin d'encourager un transfert modal de la voiture individuelle vers le vélo.

II. — DISCUSSION

A. Réunion du 13 mars 2019

M. Luk Van Biesen (OpenVld) se félicite que le PS soit conscient du fait que notre pays a besoin en premier lieu de réductions d'impôt.

L'intervenant demande ensuite quel sera le coût budgétaire de cette proposition de loi. Il propose à cet égard de demander l'avis de la Cour des comptes et de la ministre du Budget. M. Van Biesen souligne par ailleurs qu'il est important d'examiner les mesures et avantages fiscaux déjà proposés à l'heure actuelle. Il rappelle que les sociétés peuvent aujourd'hui déduire l'achat d'une bicyclette électrique au profit du personnel à concurrence de 120 % de sa valeur. Il est essentiel de rechercher la complémentarité par rapport aux mesures existantes et d'éviter de s'enliser dans une pléthore de réductions de charges.

Mevrouw Griet Smaers (CD&V) sluit zich aan bij de vraag tot adviezen van haar collega, de heer Van Biesen. Ze stipt echter aan dat btw-verlagingen enkel kunnen worden toegestaan binnen het kader dat door de Europese Unie en de desbetreffende richtlijn is uitgestippeld. Deze uitzondering is echter niet voorzien in de huidige lijst van uitzonderingen die een verlaagd btw-tarief toestaat.

Vooreerst zal de indiener moeten lobbyen opdat de Europese Commissie ermee instemt dat btw-tarieven in de toekomst hervormd kunnen worden in die wijze dat duurzame consumptie- en productiegoederen aan een lager btw-tarief worden onderworpen. Niet-duurzame producten dienen bijgevolg onderworpen te worden aan een hoger btw-tarief. Zij pleit sinds enkele jaren voor een differentiatie van het btw-tarief waarbij rekening wordt gehouden met de duurzaamheid van de producten. Zij hoopt dan ook een kamerbrede steun op de been te kunnen brengen teneinde de Europese Commissie te overtuigen van deze nieuwe btw-politiek. Het voorliggend wetsvoorstel kan pas gestemd worden van zodra de Europese Commissie groen licht geeft voor dergelijke verlagingen van het btw-tarief.

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) dankt de PS-fractie om dit wetsvoorstel neer te leggen aangezien dit wetsvoorstel de promotie van andere vormen van mobiliteit beoogt die veel minder impact hebben op de klimaatverandering en de publieke ruimte.

Hij merkt op dat hij dit wetsvoorstel steunt en benadrukt dat de wegcode moet evolueren teneinde zich aan te passen aan de nieuwe voertuigen zoals het monowiel of de elektrische step die steeds meer en meer in het straatbeeld verschijnen en een bijkomend antwoord kunnen verschaffen op de mobiliteitsnoden van de mensen. Hij is dan ook tevreden dat deze nieuwe vormen van voertuigen ook mee opgenomen worden in de aanpassingen van het politiereglement betreffende de wegcode.

Hij hoopt dat de commissieleden snel het advies betreffende de budgettaire kost mogen ontvangen. Wat de mogelijke belemmeringen van de EU-regelgeving betreft, merkt de spreker op dat de bestrijding van de klimaatverandering een van de grootste politieke uitdagingen is van de Europese Unie. De Europese instellingen zouden dus ook gehoor kunnen geven aan dit type van wetgevende initiatieven teneinde de klimaatdoelstellingen te halen. Los van het klimaatvraagstuk, dragen

Mme Griet Smaers (CD&V) souscrit à la demande d'avis formulée par son collègue, M. Van Biesen. Elle fait toutefois observer qu'une baisse de la TVA ne peut être accordée que dans les limites du cadre fixé par l'Union européenne et par la directive relative à cette matière. Or, l'exception dont il est question ici ne figure pas sur la liste actuelle de celles pour lesquelles un taux de TVA réduit est autorisé.

L'auteur de la proposition devra donc avant tout faire un travail de lobbying auprès de la Commission européenne afin qu'elle accepte que les taux de TVA puissent, à l'avenir, être réformés de manière à ce que les biens de consommation et de production durables soient soumis à un taux de TVA réduit. Par voie de conséquence, les produits non durables devront être soumis à un taux de TVA plus élevé. Mme Smaers plaide depuis plusieurs années en faveur d'une différenciation des taux de TVA basée sur la durabilité des produits. Elle espère dès lors pouvoir réunir le soutien de la Chambre dans son ensemble afin de pouvoir convaincre la Commission européenne d'adopter cette nouvelle politique en matière de TVA. La proposition de loi à l'examen ne pourra être votée qu'à partir du moment où la Commission européenne donnera son feu vert à de telles diminutions du taux de TVA.

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) remercie le groupe PS d'avoir déposé la proposition de loi à l'examen, dès lors que cette proposition vise à promouvoir d'autres formes de mobilité ayant un impact nettement moindre sur le changement climatique ainsi que sur l'espace public.

Il souligne qu'il soutient cette proposition et que le code de la route doit évoluer de manière à s'adapter à de nouveaux véhicules tels que le monoroué ou la trottinette électrique, que l'on voit de plus en plus fréquemment dans l'espace public, et de manière aussi à répondre autrement aux besoins de mobilité des citoyens. Il se réjouit dès lors que ces nouveaux moyens de locomotion soient également pris en compte dans les modifications du règlement de police pour ce qui concerne le code de la route.

Il espère que les membres de la commission pourront recevoir rapidement l'avis relatif au coût budgétaire de la mesure proposée. En ce qui concerne les limitations liées à la réglementation européenne, l'intervenant souligne que la lutte contre le changement climatique est l'un des plus grands défis de l'Union européenne. Les institutions européennes devraient donc également pouvoir prêter oreille à ce genre d'initiatives législatives afin d'atteindre les objectifs climatiques. Indépendamment

deze elektrisch aangedreven rijkundigen ook bij tot een betere gezondheid en welbevinden van de gebruikers.

De heer Peter Dedecker (N-VA) merkt op dat de verdienste van dit voorstel erin bestaat dat er een voorstel wordt ingediend ten voordele van het klimaat zonder dat dit gepaard gaat met gebruikelijke lastenverhogingen die de voorstellen ter zake van de linkerzijde kenmerken.

De spreker wijst er echter wel op dat niet enkel gewone fietsen en elektrische fietsen, die een wezenlijke bijdrage kunnen leveren in de strijd tegen de klimaatverandering, maar ook luxefietsen zoals recreatieve koersfietsen, zullen kunnen genieten van de verlaging van het btw-tarief. Hij vreest dan ook dat het merendeel van de extra uitgaven zullen dienen om enkel luxefietsen goedkoper te maken waardoor de maatregel haar doel dreigt voorbij te schieten. Kunnen de indieners het voorliggend wetsvoorstel op die manier verfijnen en aanpassen zodat de beoogde doelgroep wel degelijk wordt bereikt? Hij verwijst hierbij naar de steunmaatregelen van de Vlaamse regering ten opzichte van de elektrische wagen waarbij vooral de modale middenklassewagen wordt ondersteund en niet zozeer de aankoop van dure luxemodellen zoals Tesla.

Daarnaast vindt hij het belangrijk om ook het advies te vragen aan de Raad van State aangezien er heel wat termen in het wetsvoorstel gehanteerd worden waarbij het bijzonder moeilijk is om in te schatten welk type rijwielen daar nu precies onder ressorteren. Hij haalt als voorbeeld de "elektrisch gemotoriseerde voortbewegingstoestellen" aan. De spreker vermoedt dat onder deze categorie onder andere de elektrische step valt. Eigenlijk zou een elektrische wagen ook onder deze definitie kunnen vallen. Hij vreest dat de wetgever op die manier ook *de facto* een btw-verlaging zal toekennen aan elektrische auto's. Vandaar zijn vraag tot meer verduidelijking ten aanzien van de indieners en de vraag om aan de Raad van State bijkomend advies te vragen teneinde de tekst op logistiek vlak te kunnen bijsturen.

Hij merkt tevens op dat er eveneens een verlaagd btw-tarief zal zijn voor elektrische brommobielen. Deze toestellen kosten behoorlijk veel geld, rondom de 12 000 euro. Hier is volgens de spreker echter geen sprake meer van micromobiliteit.

De spreker vraagt zich af of deze verlaging van het btw-tarief ook slaat op de verkoop van tweedehandsproducten.

de la question climatique, ces véhicules à propulsion électrique contribuent également à une meilleure santé et au renforcement du bien-être des usagers.

M. Peter Dedecker (N-VA) fait remarquer que le mérite de la proposition de loi à l'examen est qu'il s'agit d'une proposition de loi en faveur du climat qui n'entraînera pas les habituelles augmentations de charges caractérisant les propositions de la gauche en la matière.

L'intervenant souligne cependant que ce ne seront pas seulement les bicyclettes ordinaires et les bicyclettes électriques, qui peuvent apporter une contribution essentielle dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, mais aussi les vélos de luxe, comme les vélos de course récréatifs, qui bénéficieront de la baisse du taux de TVA. Il craint dès lors que la majorité des dépenses supplémentaires serviront uniquement à rendre les vélos de luxe moins onéreux et que la mesure risque donc de manquer son objectif. Les auteurs peuvent-ils affiner et adapter la proposition de loi à l'examen de telle sorte qu'elle profite effectivement au groupe cible visé? Il renvoie, à cet égard, aux mesures de soutien prises par le gouvernement flamand en faveur des voitures électriques, qui visent surtout les voitures de la classe moyenne et pas tellement les modèles de luxe onéreux comme la Tesla.

Par ailleurs, il estime important de demander l'avis du Conseil d'État, dès lors que les auteurs de la proposition de loi utilisent de nombreux termes ne permettant pas d'évaluer facilement quel type de cycles sont précisément visés. Il cite l'exemple des "engins de déplacement motorisés" électriques. L'intervenant suppose que les trottinettes électriques relèvent notamment de cette catégorie. En fait, une voiture électrique pourrait également être visée par cette définition. Il craint que, de cette manière, le législateur n'octroie *de facto* une baisse de TVA pour les voitures électriques. C'est pourquoi il demande aux auteurs d'apporter davantage de précisions, et il estime qu'il convient de demander l'avis du Conseil d'État afin de pouvoir adapter le texte sur le plan légistique.

Il fait aussi remarquer que la réduction du taux de TVA s'appliquera également aux voitures électriques sans permis. Ces appareils sont relativement onéreux (autour des 12 000 euros). Selon l'intervenant, il n'est cependant plus question de micromobilité en l'occurrence.

L'intervenant se demande si cette baisse du taux de TVA concerne également la vente de produits de seconde main.

Tot slot wil hij meer inzicht betreffende het budgettaire plaatje van de maatregel. In de praktijk worden er heel wat verlagingen van het btw-tarief verleend aan producten en diensten die gebukt gaan onder een hoge arbeidskost in België. Op die manier kan de tewerkstelling in België ondersteund worden. Hij verwijst hierbij onder andere naar de horecasector die bijzonder arbeidsintensief is. De producten die het voorwerp vormen van deze maatregel worden hoofdzakelijk in het buitenland geproduceerd. Hij vreest dat de terugverdieneffecten van deze maatregel eerder beperkt zullen zijn en hij wil eerst een beter zicht op het budgettaire plaatje van deze maatregel alvorens over te gaan tot de stemming van dit wetsvoorstel.

De heer Ahmed Laaouej (PS) stelt vast dat zijn collega's bij de stemming van de verlaging van het btw-tarief op het plantgoed (DOC 2261/1 tot 8) minder scrupules hadden ten aanzien van een eventuele goedkeuring door de Europese Commissie. Hij wijst erop dat de krijtlijnen van de huidige btw-wetgeving kunnen aangepast worden en dat, aan de hand van dit voorstel, België op dat gebied een voortrekkersrol kan spelen.

De heer Luk Van Biesen (OpenVld) wijst erop dat er, in het kader van de verlaging van het btw-tarief op het plantgoed, geen verplichting bestaat om voorafgaandelijk advies van de Europese Commissie in te winnen. De bewering van de heer Laaouej is fundamenteel onjuist.

Hij herhaalt dat het belangrijk is om in eerste instantie het advies te vragen aan het Rekenhof met betrekking tot het budgettaire plaatje en bijkomende verduidelijkingen te verkrijgen ten aanzien van de gebruikte definities in het wetsvoorstel.

De heer Peter Dedecker (N-VA) sluit zich aan bij het standpunt van zijn collega, de heer Van Biesen, en hij bevestigt dat er wel een Europese toetsing heeft plaatsgevonden in het kader van het wetsvoorstel betreffende de verlaging van het btw-tarief op het plantgoed bij tuinaanleg. Hij stipt aan dat er reeds een vergelijkbare tariefverlaging is doorgevoerd in Nederland. Er is dus een precedent binnen de Europese Unie.

Hij raadt de indieners van het wetsvoorstel dan ook aan om na te gaan of er binnen de Europese Unie geen precedents bestaan waarbij er verlagingen van het btw-tarief werden toegekend aan de aankoop van elektrische fietsen.

De heer Laurent Devin (PS) merkt op dat de impact van de maatregel bijzonder gunstig zal zijn, bijvoorbeeld op de volksgezondheid en de vermindering van het

Enfin, il s'enquiert de l'incidence budgétaire de la mesure. En pratique, de nombreuses réductions du taux de TVA sont octroyées pour des produits et services qui subissent les conséquences du coût du travail élevé en Belgique. Cela permet de soutenir l'emploi en Belgique. Il renvoie notamment, à cet égard, au secteur de l'horeca qui est un secteur à fort coefficient de main-d'œuvre. Les produits qui font l'objet de la mesure proposée sont essentiellement fabriqués à l'étranger. Il craint que les effets retour de cette mesure soient relativement limités et il souhaite d'abord se faire une meilleure idée de l'incidence budgétaire de la mesure avant de procéder au vote de la proposition de loi à l'examen.

M. Ahmed Laaouej (PS) constate que, lors du vote sur la réduction du taux de TVA sur les plants (DOC 2261/1 à 8), ses collègues avaient eu beaucoup moins de scrupules au sujet de la nécessité éventuelle d'obtenir l'approbation de la Commission européenne. Il indique que les lignes de force de la législation actuelle en matière de TVA pourraient être modifiées et que la proposition de loi à l'examen pourrait faire de la Belgique une pionnière en la matière.

M. Luk Van Biesen (OpenVld) souligne que, dans le cadre de la réduction du taux de TVA sur les plants, il n'existe aucune obligation de consulter préalablement la Commission européenne. L'affirmation de M. Laaouej est fondamentalement erronée.

Il rappelle qu'il importe de demander tout d'abord l'avis de la Cour des comptes sur le coût budgétaire de la proposition de loi à l'examen et d'obtenir des précisions supplémentaires sur les définitions qui y sont utilisées.

M. Peter Dedecker (N-VA) souscrit au point de vue de son collègue Van Biesen et il confirme que la proposition de loi relative à la réduction du taux de TVA sur les plants à l'aménagement des jardins avait bel et bien fait l'objet d'un contrôle au niveau européen. Il indique par ailleurs que les Pays-Bas a déjà procédé à une réduction de taux similaire. Il existe dès lors un précédent à cet égard au sein de l'Union européenne.

Il conseille par conséquent aux auteurs de la proposition de loi à l'examen d'examiner s'il n'existe pas, au sein de l'Union européenne, des précédents de réductions du taux de TVA accordées pour l'achat de vélos électriques.

M. Laurent Devin (PS) souligne que les répercussions de la mesure seront particulièrement positives, par exemple pour la santé publique et pour la lutte contre

fileleed, waardoor de initiële kostprijs van deze maatregel zal gecompenseerd worden.

Daarnaast wijst hij erop dat dit een concrete maatregel is in het kader van de klimaatproblematiek en de klimaatwet die niet zo bijzonder veel geld zal kosten. Hij gaat akkoord met het voorstel van de collega's om het advies in te winnen bij de minister van Begroting.

Tot slot stipt hij aan dat België een voortrekkersrol moet spelen in het kader van het toekennen van verlagingen van het btw-tarief ten aanzien van duurzame producten die een gunstige invloed hebben op de klimaatproblematiek. In plaats van na te gaan of er andere vergelijkbare precedenten bestaan binnen de Europese Unie, stelt hij voor dat België zelf het initiatief neemt en een positief signaal uitstuurt naar de Europese Unie. Daarna kan men contact opnemen met de Europese Commissie om verder af te stemmen.

B. Vergadering van 19 maart 2019

De heer Ahmed Laaouej (PS) dankt de minister van Financiën en zijn administratie voor het omstandig advies dat werd overgemaakt.

De spreker erkent dat er een budgettaire kost verbonden is aan deze maatregel maar hij benadrukt het doel van het wetsvoorstel, met name het meer toegankelijk maken van alternatieve vervoersmodi waardoor het fileleed zal afnemen en de strijd tegen de klimaatopwarming op een duurzame manier zal worden opgevoerd. Deze maatregel moet dan ook beschouwd worden als een investering gericht op het terugdringen van de kostprijs van de vele files, de impact van de klimaatopwarming en de negatieve gevolgen van de luchtvervuiling (fijn stof). Bijgevolg zal deze maatregel zichzelf terugverdienen omwille van de daling van de kosten op andere gebieden zoals de gezondheidszorg en de mobiliteit.

Desalniettemin kan de spreker de vele opmerkingen van zijn collega-commissieleden beamen betreffende de compatibiliteit van het wetsvoorstel met de vigerende btw-richtlijn. De spreker lanceert daarom het voorstel waarbij de inwerkingtreding van het wetsvoorstel voorwaardelijk wordt gemaakt aan een akkoord met de Europese Unie. Er zal bijgevolg *een amendement nr. 3* (DOC 54 3135/003) van *de heren Ahmed Laaouej en Daniël Senesael* worden ingediend teneinde het voorliggend wetsvoorstel in die wijze aan te passen. Hierdoor zal het wetsvoorstel pas in werking treden van zodra de Europese Commissie haar fiat verleent. Hij meent dat op basis van deze aanpassing er een consensus kan

les embouteillages, ce qui permettra de compenser le coût initial de cette mesure.

Il souligne également qu'il s'agit d'une mesure concrète qui, dans le cadre de la problématique climatique et de la loi climat, ne coûtera pas spécialement beaucoup d'argent. Il souscrit à la proposition formulée par ses collègues de demander l'avis de la ministre du Budget.

Enfin, il indique que la Belgique doit jouer un rôle de pionnier en matière d'octroi de réductions du taux de TVA applicable à des produits durables ayant des effets positifs sur le climat. Au lieu de vérifier s'il existe d'autres précédents similaires au sein de l'Union européenne, il propose que la Belgique prenne elle-même l'initiative et envoie un signal positif à l'Union européenne. La Belgique pourrait ensuite prendre contact avec la Commission européenne pour finaliser cette mesure.

B. Réunion du 19 mars 2019

M. Ahmed Laaouej (PS) remercie le ministre des Finances et son administration pour l'avis détaillé qui a été transmis.

L'intervenant reconnaît le coût budgétaire de cette mesure mais souligne l'objectif de la proposition de loi à l'examen, qui est de rendre les modes de transport alternatifs plus accessibles, réduisant ainsi la congestion et renforçant la lutte contre le réchauffement climatique d'une manière durable. Cette mesure doit donc être considérée comme un investissement visant à réduire le coût des nombreux embouteillages, l'impact du réchauffement climatique et les effets négatifs de la pollution atmosphérique (particules fines). Par conséquent, cette mesure s'auto-amortira en raison de la réduction des coûts dans d'autres domaines tels que les soins de santé et la mobilité.

Néanmoins, le membre peut souscrire aux nombreuses remarques formulées par ses collègues commissaires concernant la compatibilité de la proposition de loi avec la directive TVA en vigueur. Le membre lance dès lors la proposition de subordonner l'entrée en vigueur de la proposition de loi à l'examen à un accord avec l'Union européenne. *MM. Ahmed Laaouej et Daniel Senesael* présenteront donc *un amendement n° 3* (DOC 54 3135/003), tendant à modifier la proposition à l'examen en conséquence. Cela signifie que la proposition de loi à l'examen n'entrera pas en vigueur tant que la Commission européenne n'aura pas donné son feu vert. Il estime que, sur la base de

ontstaan binnen deze commissie teneinde het voorliggend wetsvoorstel goed te keuren.

De heer Luk Van Biesen (Open Vld) merkt op dat hij akkoord kan gaan met de voorgestelde handelswijze waarbij een wetsvoorstel wordt aangenomen maar waarvan de inwerkingtreding zal afhangen van de goedkeuring van de Europese Commissie. De afgelopen jaren was de werkwijze van deze commissie op dat vlak compleet anders waarbij de commissieleden eerst het oordeel van de Europese Commissie moesten afwachten alvorens over te gaan tot de eventuele stemming van het wetsvoorstel. Zijn fractie is bereid om mee te stappen in dit verhaal maar dit impliceert wel dat deze werkwijze in de volgende legislatuur ook zal toegepast worden.

De spreker benadrukt echter dat hij het jammer vindt dat de btw-verlaging geldt voor alle fietsen, inclusief de dure hobbyfietsen. Het voorliggend wetsvoorstel voert hierbij geen beperking in. Hierdoor dreigt de maatregel haar doel voorbij te schieten want vooral de wielersfanaten die de duurste fietsen op het oog hebben zullen het meest genieten van deze verlaging van het btw-tarief. De scope van dit voorstel blijft dus nog altijd bijzonder breed waardoor het advies vanuit de Europese Unie wel eens negatief zou kunnen zijn. Hij vraagt bijgevolg om de definitie van de notie "fiets" nader te omschrijven teneinde de oorspronkelijke doelstelling van het wetsvoorstel te respecteren, met name het promoten van het gebruik van de fiets in het kader van het woon-werkverkeer.

De heer Ahmed Laaouej (PS) geeft aan dat het toepassingsgebied van het wetsvoorstel beperkt is tot de aankoop van een rijwiel, een gemotoriseerd rijwiel of *speed pedelec*, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Wat de gemotoriseerde rijwielen en de *speed pedelecs* betreft, geldt de regeling alleen indien ze elektrisch worden aangedreven.

cet amendement, un consensus pourrait se dégager au sein de cette commission en vue de l'adoption de la proposition de loi à l'examen.

M. Luk Van Biesen (OpenVld) observe qu'il peut souscrire à la méthode consistant à adopter une proposition législative tout en subordonnant son entrée en vigueur à l'approbation de la Commission européenne. Ces dernières années, la méthode de travail de la commission dans ce domaine a été complètement différente, les commissaires devaient attendre l'avis de la Commission européenne avant de voter éventuellement la proposition de loi. Son groupe est prêt à se lancer dans cette aventure, mais cela implique que cette méthode sera également appliquée lors de la prochaine législature.

L'intervenant souligne toutefois qu'il regrette que la réduction de TVA s'applique à tous les vélos, y compris les vélos de loisir coûteux. La proposition de loi à l'examen n'introduit aucune restriction à cet égard. En conséquence, la mesure risque de manquer son objectif, car les fanatiques de la petite reine séduits par les vélos les plus chers seront les principaux bénéficiaires de cette réduction du taux de TVA. Le champ d'application de cette proposition reste donc extrêmement large, de sorte que l'avis de l'Union européenne pourrait bien être négatif. Il demande donc que la définition de la notion de "bicyclette" soit précisée afin de respecter l'objectif initial de la proposition de loi à l'examen, soit de promouvoir l'utilisation de la bicyclette lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

M. Ahmed Laaouej (PS) indique que le champ d'application de la proposition de loi à l'examen se limite à l'achat d'un cycle, d'un cycle motorisé ou *speed pedelec*, tels que définis dans le règlement général de la police de la circulation routière. En ce qui concerne les cycles motorisés et les *speed pedelec*, le régime ne s'applique que s'ils sont à propulsion électrique.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Amendement nr. 1 (DOC 54 3135/002) van de heer *Laurent Devin c.s.* wordt ingetrokken.

Artikel 1 geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Amendement nr. 2 (DOC 54 3135/002) van de heer *Laurent Devin c.s.* wordt ingetrokken.

Artikel 2 geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt eenparig aangenomen.

Art. 3

Artikel 3 geeft geen aanleiding tot opmerkingen en wordt eenparig aangenomen.

Art. 4 (*nieuw*)

Er wordt een amendement nr. 3 (DOC 54 3135/003) ingediend door de heren *Ahmed Laaouej* en *Daniël Senesael* dat ertoe strekt een artikel 4 (*nieuw*) in te voegen. De heer *Ahmed Laaouej (PS)* legt uit dat dit amendement tot doel heeft om het akkoord van de Europese Unie betreffende een wijziging van bijlage 3 van de btw-richtlijn met betrekking tot de producten opgenomen in artikel 2 als voorwaarde te koppelen aan de inwerkingtreding van het voorliggend wetsvoorstel.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

De heer *Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* legt uit dat hij, enerzijds, de inwerkingtreding van het wetsvoorstel niet afhankelijk wil maken van de goedkeuring van de Europese Unie, en, anderzijds, vreest hij dat de bepaling vervat in dit amendement het bevlogen politieke idee dat schuilgaat achter dit wetsvoorstel helemaal opheft en tenietdoet.

*
* *

Het gehele, aldus geamendeerde wetsvoorstel wordt, met inbegrip van enkele wetgevingstechnische correcties, eenparig aangenomen

III. — DISCUSSIONS DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

L'amendement n° 1 (DOC 54 3135/002) de *M. Laurent Devin et consorts* est retiré.

L'article 1^{er} ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 2

L'amendement n° 2 (DOC 54 3135/002) de *M. Laurent Devin et consorts* est retiré.

L'article 2 ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 3

L'article 3 ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 4 (*nouveau*)

MM. Ahmed Laaouej et Daniel Senesael présentent *l'amendement n° 3* (DOC 54 3135/003), qui tend à insérer un article 4 (*nouveau*). *M. Ahmed Laaouej* indique que cet amendement tend à subordonner l'entrée en vigueur de la loi proposée à l'accord de l'Union européenne sur une modification de l'annexe 3 de la directive TVA en ce qui concerne les liens visés à l'article 2.

L'amendement n° 3 est adopté par 10 voix et une abstention.

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) explique que, d'une part, il ne veut pas subordonner l'entrée en vigueur de la loi à l'accord de l'Union européenne et, d'autre part, il craint que la disposition contenue dans cet amendement annule et réduise à néant l'idée politique inspirée qui se cache derrière cette proposition de loi.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi, telle qu'elle a été modifiée et moyennant quelques corrections légistiques, est adopté à l'unanimité.

Bijgevolg vervalt het toegevoegde wetsvoorstel nr. 3206.

De rapporteurs,

De voorzitter,

Gautier CALOMNE
Georges GILKINET

Eric VAN ROMPUY

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen (artikel 78.2 van het Reglement): *nihil*

La proposition de loi jointe n° 3206 devient par conséquent sans objet.

Les rapporteurs,

Le président,

Gautier CALOMNE
Georges GILKINET

Eric VAN ROMPUY

Dispositions nécessitant des mesures d'exécution (article 78.2 du Règlement): *nihil*