

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 octobre 2005

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le code des impôts sur les
revenus 1992 afin d'accorder une
réduction d'impôt lors de l'acquisition d'un
véhicule équipé d'un moteur diesel à faible
émission de particules polluantes**

(déposée par MM. Mark Verhaegen
et Carl Devlies)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 oktober 2005

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het Wetboek van de
inkomstenbelastingen 1992 teneinde een
belastingvermindering toe te kennen bij de
verwerving van een voertuig met
dieselmotor met een lage uitstoot van
verontreinigende deeltjes**

(ingediend door de heren Mark Verhaegen
en Carl Devlies)

RÉSUMÉ

Les gaz d'échappement des voitures modernes roulant au diesel contiennent beaucoup plus de particules de suie que ceux des voitures roulant à l'essence. Ces particules sont à l'origine de nombreux problèmes de santé. En revanche, les voitures diesel équipées d'un filtre à suie font pratiquement jeu égal avec les voitures à essence sur ce plan.

Nous proposons dès lors d'accorder une réduction d'impôt lors de l'acquisition d'une voiture diesel à faible émission de suie, dans l'espoir d'inciter le consommateur à acheter des voitures diesel équipées d'un filtre à suie.

SAMENVATTING

Uitlaatgassen van moderne dieselauto's bevatten in vergelijking met deze van benzineauto's veel meer roetdeeltjes. Deze zijn de oorzaak van veel gezondheidsklachten. Dieselwagens die evenwel over een roetfilter beschikken, doen het op dit vlak vrijwel even goed als benzinewagens.

Daarom stellen de indieners voor belastingvermindering te verlenen bij de aankoop van een dieselwagen met een lage roetuistoot. Zo hopen zij de consument ertoe aan te zetten dieselwagens met een roetfilter te kopen.

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

On enregistre, chaque année, quelques milliers de décès prématurés dus à la pollution atmosphérique. En outre, la pollution atmosphérique accroît le nombre de problèmes de santé de personnes souffrant d'affections respiratoires. Cette pollution atmosphérique est en grande partie causée par la circulation et, en particulier, par la circulation des voitures (et camions) roulant au diesel. Par comparaison aux voitures roulant à l'essence, les gaz d'échappement des voitures diesel contiennent dix fois plus d'oxydes d'azote (NO_x) et de poussières fines (dont la suie). Ce sont principalement ces poussières fines qui sont suspectées d'être nocives pour la santé. Dans ces poussières fines, ce sont essentiellement les particules microscopiques qui peuvent pénétrer profondément dans les poumons, où elles s'infiltreront dans le sang et portent dès lors atteinte non seulement aux voies respiratoires, mais aussi à l'ensemble de l'organisme. Ces atteintes se traduisent par une insuffisance pulmonaire, des affections chroniques telles que l'asthme ou la bronchite, diverses maladies cardiovasculaires et une augmentation du risque de différentes formes de cancer.

Il ressort d'une étude récente menée, à la demande de la Commission européenne, par le bureau d'étude britannique *AE Technology*, que la Belgique est le seul pays où plus d'un habitant sur mille décède des suites de la pollution atmosphérique due aux poussières fines. Selon le rapport MIRA-T 2004 de la *Vlaamse Milieumaatschappij*, les poussières fines (MP10 et MP2,5)¹ sont l'un des principaux polluants ayant des effets néfastes sur la santé. À situation inchangée, en Flandre, tout habitant perdra en moyenne, au cours de sa vie, un tiers d'année de vie saine. En 2003, les coûts de santé externes dus au MP10 et au MP2,5 se sont élevés à 1,1 milliard d'euros en Flandre. Les émissions de MP10 et de MP2,5 ont à nouveau connu une légère croissance en 2003 et, au cours de cette même année, les objectifs en matière de qualité de l'air n'ont pas été

¹ La matière particulaire en suspension est un mélange de particules distinctes (liquides ou solides), de compositions et de dimensions variables. Tant la nature que les activités humaines peuvent être une source de telles particules. Ces poussières sont souvent réparties en fonction de leur taille. À cette fin, on utilise le diamètre aérodynamique, qui est égal au diamètre d'une particule sphérique qui présente le même comportement que cette poussière dans l'air ambiant. Les fractions les plus couramment examinées sont les fractions MP10, MP2,5 et PM0,1. Il s'agit des fractions de particules ayant un diamètre aérodynamique respectivement inférieur à 10 µm, à 2,5 µm et à 0,1 µm.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Jaarlijks overlijden enkele duizenden mensen voortijdig als gevolg van luchtverontreiniging. Daarnaast leidt luchtverontreiniging tot meer gezondheidsklachten van mensen met aandoeningen aan de luchtwegen. In die luchtverontreiniging speelt het verkeer een grote rol en binnen dat verkeer de auto's (en vrachtauto's) met dieselmotor. De uitlaatgassen van moderne dieselauto's bevatten in vergelijking met benzineauto's 10 maal meer stikstofoxiden (NO_x) en fijn stof (waaronder roet). Vooral dit fijn stof wordt ervan verdacht schadelijk voor de gezondheid te zijn. Binnen het fijn stof zijn het vooral de allerkleinste deeltjes die diep in de luchtwegen kunnen doordringen en daar worden opgenomen in het bloed, waardoor zij behalve in de luchtwegen in het hele lichaam schade kunnen aanrichten. Die schade bestaat uit een verminderde longfunctie, chronische aandoeningen zoals astma of bronchitis, allerlei hart- en vaatziekten en een toename van de kans op verschillende vormen van kanker.

Uit een recent in opdracht van de Europese Commissie door het Brits studiebureau *AE Technology* uitgevoerde studie blijkt dat België het enige land is waar meer dan 1 op 1.000 inwoners voortijdig sterft ten gevolge van de luchtverontreiniging met fijn stof. Volgens het MIRA-T 2004 rapport van de Vlaamse Milieumaatschappij is fijn stof (PM10 en PM2,5)¹ één van de belangrijkste pollutanten die nadelige gezondheidseffecten veroorzaken. Bij een ongewijzigde situatie zal iedereen in Vlaanderen hierdoor in zijn leven gemiddeld een derde van een gezond levensjaar verliezen. In 2003 liepen de externe gezondheidskosten voor PM10 en PM2,5 op tot 1,1 miljard euro voor Vlaanderen. De uitstoot van PM10 en PM2,5 is in 2003 terug licht toegenomen en de doelstellingen voor luchtkwaliteit werden in 2003 niet gehaald. Het ombuigen van deze negatieve

¹ Zwevend stof is een mengsel van afzonderlijke deeltjes (vloeibare of vaste), met uiteenlopende samenstellingen en afmetingen. Zowel de natuur als menselijke activiteiten kunnen een bron zijn van deze deeltjes. Vaak worden de stofdeeltjes ingedeeld volgens grootte. Hierbij wordt de aérodynamische diameter gebruikt, die gelijk is aan de diameter van een bolvormig deeltje dat in de omgevingslucht hetzelfde gedrag vertoont als dat stofdeeltje. De meest besproken fracties zijn PM10, PM2,5 en PM0,1. Dit zijn de fracties van deeltjes met een aérodynamische diameter kleiner dan resp. 10 µm, 2,5 µm en 0,1 µm.

atteints. Le renversement de cette tendance négative constitue un défi politique majeur. Une attention accrue devra être portée aux petites fractions telles que MP2,5, celles-ci étant en effet encore plus nocives pour la santé que les fractions MP10 plus grossières. Le transport est sans conteste la principale source de MP2,5. En 2003, 4,3 tonnes de MP2,5 provenaient des gaz d'échappement produits par le transport de personnes et de marchandises. En dépit des normes européennes relatives aux émissions des voitures de tourisme et de la réduction progressive des voitures ne répondant pas aux normes, les gaz d'échappement produits par la circulation ne régressent que faiblement. Cela s'explique par la croissance du parc automobile et par le nombre croissant de véhicules diesel.

Les émissions de cette fine poussière peuvent être réduites au moyen de filtres à particules. Les émissions de particules de suie d'une voiture roulant au diesel équipée d'un filtre sont comparables à celle d'un véhicule à essence moderne².

En l'absence d'un tel filtre, les émissions sont sept à dix fois plus importantes. Ce n'est qu'en 2010, avec l'introduction de la norme Euro V, que les effets de l'essence et du diesel sur l'environnement ne différeront plus guère. Cette norme relative aux émissions de particules de suie ramènera donc la norme d'émissions en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2005 de 25 milligrammes par kilomètre à 5 milligrammes par kilomètre. Ces normes européennes ne pouvant s'appliquer qu'à la production de véhicules neufs, après 2010, il faudra encore attendre plusieurs années, eu égard à l'âge moyen du parc automobile en 2004 qui était de 7 ans et 9 mois, avant qu'une voiture diesel ne présente des émissions de moins de 5 milligrammes par kilomètre.

Les auteurs de la présente proposition de loi souhaitent, en attendant l'entrée en vigueur de la nouvelle norme européenne plus sévère en 2010 (la norme Euro V)³, prendre d'ores et déjà une mesure incitative en vue de promouvoir l'acquisition de voitures présentant une émission maximale de 5 milligrammes par kilomètre. Ils

trend is een belangrijke uitdaging voor het beleid. Meer en meer dient hierbij de aandacht uit te gaan naar de fijnere fracties zoals de PM2,5. Deze zijn immers nog schadelijker zijn voor de gezondheid dan de grovere PM10. Het transport is zonder meer de belangrijkste bron van PM2,5. In 2003 was 4,3 kiloton PM2,5 te wijten aan de uitlaatmissies van personenverkeer en goederentransport. Ondanks de Europese normering van de uitstoot door personenwagens en de geleidelijke afname van niet-genormeerde wagens is er slechts een lichte daling van de uitlaatmissies van verkeer. Redenen daarvan zijn de aangroei van het wagenpark en het groeiende aandeel van dieselveertuigen.

De uitstoot van dit fijn stof kan sterk teruggedrongen worden via roetfilters. Qua uitstoot van roetdeeltjes is een dieselauto met filter vergelijkbaar met een moderne benzine-auto².

Zonder een dergelijke filter bedraagt deze uitstoot echter het zeven- tot tienvoudige. Pas bij de invoering van de Euro V norm in 2010 zullen de milieuprestaties van benzine en diesel elkaar niet veel meer ontlopen. Zo zal deze norm met betrekking tot de uitstoot van roetdeeltjes de vanaf 1 januari 2005 geldende emissienorm van 25 milligram per kilometer tot 5 milligram per kilometer brengen. Gelet op het feit dat deze Euronormen enkel gelden voor de productie van nieuwe voertuigen zal het, gelet op de gemiddelde leeftijd van het wagenpark in 2004 van 7 jaar en 9 maanden (bron: Febiac), na 2010 dus nog meerdere jaren duren vooraleer elke dieselauto een emissie van minder dan 5 milligram per kilometer laat noteren.

Met het voorliggende wetsvoorstel wensen de indieners in afwachting van de inwerkingtreding van de nieuwe scherpere Europese norm (de Euro V norm) vanaf 2010³ alvast een stimulerende maatregel te nemen voor de aankoop van wagens met een emissie van maximaal 5 milligram per kilometer. De indieners wen-

² Les émissions d'oxydes d'azote (NOx) sont toutefois dix fois plus élevées. Pour les moteurs au diesel, il existe à présent des catalyseurs qui permettent de limiter de manière drastique les émissions de NOx. Il faudra cependant attendre encore quelques années avant que l'utilisation de ces catalyseurs ne se généralise. Pour l'heure, une voiture au diesel reste donc plus polluante qu'une voiture à essence. Les véhicules au diesel présentent certes l'avantage d'émettre 10 à 20% de moins de CO2.

³ L'ensemble des normes d'émissions sera revu dans le cadre du programme Auto-Oil de la Commission européenne qui prévoit, par la directive 98/68/CE, une adaptation des niveaux d'émissions des diverses particules polluantes et fixe les Euronormes, qui concernent notamment les particules fines.

² De uitstoot van stikstofoxiden (NOx) is echter tot 10 maal hoger. Voor dieselmotoren worden nu katalysatoren ontwikkeld waarmee de uitstoot van NOx drastisch kan worden beperkt. Grootschalige toepassing van zulke katalysatoren laat echter nog wel enkele jaren op zich wachten. Voorlopig is een dieselauto dus nog niet even milieuvriendelijk als een benzine-auto. Dieselauto's hebben daarentegen wel het voordeel van een 10 à 20 procent lagere uitstoot van CO2.

³ De emissienormen worden in hun geheel herzien in het Auto-Oil programma van de Europese Commissie. Dit programma voorziet via Richtlijn 98/68/EG in aanpassingen aan de uitstootniveaus van diverse vervuilende stoffen, waarbij de zogenoemde Euronormen worden vastgesteld, en die met name betrekking hebben op fijn stof.

entendent ainsi accélérer l'évolution du marché en incitant les producteurs de voitures à installer des filtres à particules et en encourageant les usagers à acheter des voitures diesel équipées de filtres à particules. Le renouvellement accéléré du parc automobile se traduira ainsi par une augmentation de la part de véhicules munis de filtres à particules. Concrètement, les auteurs proposent d'accorder une réduction d'impôts lors de l'achat d'une voiture diesel (voiture, voiture mixte ou minibus muni d'un moteur diesel) dont les émissions de particules polluantes ne dépassent pas 5 milligrammes par kilomètre. Cette exigence en matière d'émissions est si sévère que, dans les prochaines années, seule une voiture équipée d'un filtre à particules efficace (ou d'un dispositif technique comparable) pourra y satisfaire. Certains constructeurs proposent déjà des filtres à particules en série, d'autres les ajoutent en option. Le coût supplémentaire occasionné par un filtre à particules oscille entre 500 et 1000 euros par voiture. Il a dès lors été opté pour une réduction d'impôts de 5% de la valeur d'acquisition avec un maximum de 500 euros.

La proposition est également positive pour l'emploi en Belgique, car elle donnera une impulsion à la technologie belge en matière de filtres à particules, qui est une référence au niveau mondial.

La présente proposition de loi s'inscrit, du reste, dans le droit fil de la réglementation européenne. L'article 5 de la directive du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 (98/69/CE) relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE, prévoit la possibilité d'arrêter des mesures fiscales en attendant l'entrée en vigueur de nouvelles normes d'émission plus sévères. Dans un document de travail, la Commission européenne a précisé comment les États membres pouvaient prendre de telles mesures fiscales en faveur de voitures à moteur diesel qui satisfont à des normes plus sévères que les normes Euro IV en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2005 en matière d'émission de suie⁴. La Commission européenne entend ainsi éviter notamment qu'une mesure puisse perturber⁵ le fonctionnement du marché intérieur. C'est en partie pour cette raison que nous nous sommes basés, pour rédiger la proposition, sur la Directive 70/220/CE et qu'elle reprend, en ce qui concerne la définition et l'importance de la valeur limite à utiliser sur le plan fiscal pour les particules de suie, la terminologie et la méthode de mesure de la directive précitée. Dans le document de travail cité, la

sen op die manier de ontwikkelingen op de markt te bespoedigen door autoleveranciers te stimuleren om roetfilters toe te passen en de consument ertoe aan te zetten dieselwagens met een roetfilter te kopen zodat een versnelde vervanging van het wagenpark het aandeel van voertuigen met een roetfilter in het wagenpark kan opdrijven. Concreet stellen de indieners voor een belastingvermindering te verlenen bij de aankoop van een dieselwagen (personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met een dieselmotor) met een emissie van verontreinigende deeltjes van maximaal 5 milligram per kilometer. Deze eis inzake emissie is zo streng dat daaraan in de eerstkomende jaren enkel kan worden voldaan indien de wagen is uitgerust met een goedwerkende roetfilter (of een vergelijkbare technische voorziening). Sommige constructeurs bieden roetfilters reeds standaard aan, bij anderen betreft het een optie. De meerprijs van een roetfilter voor een personenauto bedraagt 500 à 1.000 euro. In dit licht is gekozen voor een belastingvermindering van 5 pct. van de aanschaffingswaarde met een maximum van 500 euro.

Het voorstel is ook positief voor de Belgische tewerkstelling, aangezien het een impuls geeft aan onze technologie inzake partikelfilters die toonaangevend is in de wereld.

Het voorliggende wetsvoorstel sluit daarenboven naadloos aan bij de Europese regelgeving. Artikel 5 van de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 1998 (98/69/EG) met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG voorziet in de mogelijkheid tot het treffen van fiscale maatregelen in afwachting van het van kracht worden van nieuwe strengere emissienormen. In een werkdocument verduidelijkte de Europese Commissie verder hoe lidstaten dergelijke fiscale maatregelen kunnen treffen ten gunste van dieselauto's die voldoen aan strengere dan de sinds 1 januari 2005 geldende Euro IV normen op het vlak van roetemissie⁴. Op die manier wil de Europese Commissie ondermeer vermijden dat een maatregel de Interne Markt verstoort⁵. Dat is mede de reden waarom het voorstel zo geformuleerd is dat het aansluit bij Richtlijn 70/220/EG en inzake de omschrijving en de hoogte van de fiscaal te hanteren grenswaarde voor roetdeeltjes de terminologie en de meetmethode van genoemde richtlijn overneemt. De Europese Commissie suggereert in genoemd werkdocument een grensniveau van 5 milligram per kilome-

⁴ Voir «Commission Staff Working Paper: Fiscal incentives for motor vehicles in advance of euro 5», fait le 12 janvier 2005.

⁵ C'est pourquoi il y a lieu d'observer la procédure d'information de la Directive du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 (98/34/CE) prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques.

⁴ Zie «Commission Staff Working Paper: Fiscal incentives for motor vehicles in advance of euro 5», uitgebracht op 12 januari 2005.

⁵ Om die reden dient de informatieprocedure van de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 (98/34/EG) betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften te worden nageleefd.

Commission européenne recommande une valeur limite de 5 milligrammes par kilomètre pour l'octroi d'avantages fiscaux. Plusieurs pays, dont l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, l'Autriche et la Suède, ont déjà recouru à cette possibilité et ont pris des mesures ou fait part à la Commission européenne de leur intention d'en prendre. C'est ainsi que les Pays-Bas encouragent fiscalement, depuis le 1^{er} juin 2005, l'achat d'une nouvelle voiture à moteur diesel dont l'émission de suie est inférieure à 5 milligrammes par kilomètre par le biais d'une réduction de 600 euros de la taxe sur les voitures particulières et les motocyclettes. Notre pays reste toutefois à la traîne. Dans une réponse à une question orale⁶, le ministre des Finances a précisé que le gouvernement fédéral n'envisageait même aucune initiative législative visant à stimuler, par la voie fiscale, le placement d'un filtre à particules sur des voitures équipées d'un moteur diesel. Le ministre s'est néanmoins déclaré disposé à faire étudier la question, peut-être sur la base d'une proposition de loi.

ter om fiscale gunstmaatregelen op te baseren. Verscheidene lidstaten, waaronder Duitsland, Frankrijk, Nederland, Oostenrijk en Zweden zijn reeds op die mogelijkheid ingegaan en hebben maatregelen genomen of aan de Europese Commissie intenties in die zin kenbaar gemaakt. Zo wordt vanaf 1 juni 2005 in Nederland de aankoop van een nieuwe dieselauto met een roetuitstoot van minder dan 5 milligram per kilometer fiscaal gestimuleerd met een korting van 600 euro op de Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen (BPM). Ons land blijft echter achter. In een antwoord van de minister van Financiën op een mondelinge vraag⁶ blijkt de federale regering zelfs geen enkel wetgevend initiatief te overwegen om via fiscale weg de plaatsing van een roetfilter in dieselloertuigen aan te moedigen. Wel verklaarde de minister bereid te zijn «een onderzoek te organiseren, misschien op basis van een wetsvoorstel».

Mark VERHAEGEN (CD&V)
Carl DEVLIES (CD&V)

⁶ : Chambre, CRIV 51 COM 622, 31 mai 2005, 1-2, (Q. n° 6794 Marleen GOVAERTS)

⁶ : Kamer, CRIV 51 COM 622, 31 mei 2005, 1-2, (Vr. nr. 6794 Marleen GOVAERTS)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Dans le titre II, chapitre III, section 1^{ère}, du Code des impôts sur les revenus 1992, il est inséré une sous-section 2*decies*, libellée comme suit:

«Sous-section 2*decies*. – Réduction pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule équipé d'un moteur diesel émettant au maximum 5 milligrammes de particules polluantes par kilomètre

Art. 145²⁹. — Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses qui sont effectivement payées pendant la période imposable en vue d'acquérir à l'état neuf une voiture, une voiture mixte ou un minibus à moteur diesel qui émet au maximum 5 milligrammes de particules polluantes par kilomètre et dont la conduite nécessite la possession d'un permis de conduire belge valable pour des véhicules de catégorie B ou d'un permis de conduire européen ou étranger équivalent.

La réduction d'impôt est égale à 5% de la valeur d'acquisition avec un maximum de 500 euros.

Le montant maximum de réduction d'impôt visé à l'alinéa 2 peut être revu par le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Les Chambres législatives seront saisies, immédiatement si elles sont réunies, sinon dès l'ouverture de leur plus prochaine session, d'un projet de loi de confirmation de cet arrêté. Sans cette confirmation, cet arrêté cessera d'être en vigueur.

Le Roi détermine, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'application de la réduction ainsi que la manière d'apporter la preuve que le véhicule répond aux normes prescrites.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In titel II, hoofdstuk III, afdeling I, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, wordt een onderafdeling II*decies* ingevoegd, luidende:

«Onderafdeling II *decies*. - Vermindering voor uitgaven voor de verwerving van een voertuig met een dieselmotor met een maximale uitstoot van verontreinigende deeltjes van 5 milligram per kilometer

Art. 145²⁹. — Er wordt een belastingvermindering verleend voor de uitgaven die tijdens het belastbare tijdperk werkelijk zijn betaald voor de verwerving in nieuwe staat van een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met een dieselmotor met een maximale uitstoot van verontreinigende deeltjes van 5 milligram per kilometer en waarvoor het bezit van een Belgisch rijbewijs geldig voor voertuigen van de categorie B of een gelijkwaardig Europees of buitenlands rijbewijs vereist is voor de besturing ervan.

De belastingvermindering is gelijk aan 5 procent van de aanschaffingswaarde met een maximum van 500 euro.

Het in het tweede lid vermelde bedrag van de belastingvermindering kan door de Koning worden herzien bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Ter bekrachtiging van dit besluit zal onverwijld bij de Wetgevende Kamers een wetsontwerp worden ingediend in de loop van de zitting, indien zij bijeen zijn, en, zo niet, in het begin van hun eerstvolgende zitting. Zonder deze bekrachtiging zal dit besluit niet langer van kracht zijn.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere regels van de vermindering alsmede de wijze waarop het bewijs wordt geleverd dat het voertuig voldoet aan de gestelde normen.».

Art. 3

À l'article 243, dernier alinéa, du même Code, modifié par les lois des 28 juillet 1992, 30 mars 1994, 6 juillet 1994 et 21 décembre 1994, par l'arrêté royal du 13 juillet 2001 et par les lois des 10 août 2001, 22 décembre 2003, 9 juillet 2004 et 27 décembre 2004, le numéro «145²⁸» est remplacé par le numéro «145²⁹».

Art. 4

La présente loi entre en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 2006.

5 août 2005

Art. 3

In artikel 243, laatste lid, van hetzelfde wetboek, gewijzigd bij de wetten van 28 juli 1992, 30 maart 1994, 6 juli 1994, 21 december 1994, het koninklijk besluit van 13 juli 2001, en de wetten van 10 augustus 2001, 22 december 2003, 9 juli 2004 en 27 december 2004, wordt het getal «145²⁸» vervangen door het getal «145²⁹».

Art. 4

Deze wet is van toepassing vanaf aanslagjaar 2006.

5 augustus 2005

Mark VERHAEGEN (CD&V)
Carl DEVLIES (CD&V)