

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 octobre 2010

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi-programme du 27 avril 2007
en vue d'instaurer une limite de CO₂
distincte pour les véhicules à
moteur à essence**

(déposée par M. Jef Van den Bergh
et Mme Nathalie Muylle et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 oktober 2010

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de programmawet
van 27 april 2007 strekkende de invoering
van een aparte CO₂-limiet voor voertuigen
met een benzinemotor**

((ingediend door de heer Jef Van den Bergh
en mevrouw Nathalie Muylle c.s.))

RÉSUMÉ

Les personnes qui achètent une voiture à faible émission de CO₂ ont droit à une réduction sur le prix d'achat. Étant donné que ce sont surtout les voitures diesel qui obtiennent de bons résultats sur le plan des émissions de CO₂, elles peuvent bénéficier en premier de cette réduction.

Cette proposition de loi tend à rendre le parc automobile plus respectueux de l'environnement en octroyant des limites plus larges pour les voitures à essence dans le système de réduction actuel. De cette manière, un nombre plus élevé de voitures à essence entreront en considération pour une réduction, ce qui favorisera un glissement du diesel vers l'essence, qui émet moins de particules fines.

SAMENVATTING

Wie een auto koopt met lage CO₂-uitstoot heeft recht op een korting op de aankoopprijs. Aangezien vooral dieselwagens goed scoren op CO₂-uitstoot, kunnen zij in de eerste plaats van deze korting genieten.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe het wagenpark milieuvriendelijker te maken door in het bestaande kortingsstelsel ruimere grenzen toe te kennen voor benzineauto's. Op deze manier komen er meer benzineauto's in aanmerking voor een korting wat een verschuiving van diesel naar de minder fijn stof-uitstotende benzine mogelijk moet maken.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
PP	:	Parti Populaire	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	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)	CRIV:	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)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes:</i> Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : publications@laChambre.be	<i>Bestellingen:</i> 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 peut constater une augmentation claire du nombre de véhicules diesel sur nos routes. En 2009, sur les plus de 5 millions de voitures particulières que compte notre pays, 3 millions, soit 60 % des voitures, roulaient au diesel. En guise de comparaison, en 2008, aux Pays-Bas, le pourcentage de véhicules diesel n'était que de 17 %. Si nous comparons avec 1997, les statistiques sont effarantes: on constate une augmentation de 97 % en ce qui concerne le nombre de véhicules diesel, alors que le parc automobile total des voitures particulières n'a augmenté que de 17,6 % durant la même période. En 1997, il y avait presque deux fois plus de véhicules à essence que de véhicules diesel. Actuellement, le pourcentage de véhicules à essence n'est plus que de 40 %. Si nous regardons les chiffres des ventes, la "diésélisation" de notre parc automobile s'avère encore plus nette. En 2009, seule une voiture vendue sur 4 était une voiture à essence, alors que le pourcentage était encore de 65 % en 1990. Étant donné que le nombre de véhicules roulant avec des carburants alternatifs (GPL, GNC, électricité, ...) est négligeable, cela signifie qu'actuellement, plus de 7 Belges sur 10 optent pour un véhicule diesel lors de l'achat de leur voiture.

S'il se justifie pour de longues distances, le diesel semble moins convenir, tant du point de vue écologique que du point de vue économique, pour les personnes qui parcourent surtout de courts trajets. Il ressort d'un test budgétaire réalisé par le club de mobilité VAB que les voitures à moteur diesel ne sont pas, sur notre réseau routier secondaire, très économes ni sobres en CO₂, avec une consommation de carburant moyenne qui pendant le test était supérieure de 20 % à la norme de consommation annoncée par les constructeurs automobiles. Le VAB conclut que les automobilistes parcourant moins de 15 000 kilomètres par an sur de courts trajets n'ont aucun intérêt économique à opter pour le diesel. L'automobiliste qui parcourt de courts trajets dans une voiture à moteur diesel doit même déboursier un surcoût qui varie entre 1 et 11 cents par kilomètre.

Les autorités ont contribué à favoriser cette généralisation du diesel, indépendamment de l'utilisation du véhicule. En 2007, le gouvernement a instauré une mesure visant à stimuler la vente de véhicules à faible émission de CO₂. Dès lors que ce sont surtout les voitures à moteur diesel qui obtiennent de bons résultats en termes d'émission de CO₂, ce sont elles qui bénéficient en premier lieu de cette ristourne. Les voitures qui émettent moins de 115 g de CO₂ au kilomètre bénéficient d'une réduction de 3 % sur le

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Er is een duidelijke toename te merken van het aantal dieselveertuigen op onze wegen. In 2009 reden er van de iets meer dan 5 miljoen personenwagens in ons land 3 miljoen op diesel, oftewel 60 %. Ter vergelijking, in 2008 bedroeg het aandeel in Nederland slechts 17 %. Als we vergelijken met 1997 zijn de statistieken onthutsend: een toename van 97 % wat het aantal dieselveertuigen betreft terwijl het totale wagenpark van de personenvoertuigen in dezelfde periode slechts met 17,6 % toenam. In 1997 waren er bijna dubbel zoveel benzine- als dieselveertuigen. Nu bedraagt het aandeel benzinevoertuigen nog maar 40 %. Als we de verkoopcijfers bekijken, blijkt de "verdieueling" van ons wagenpark nog meer uitgesproken. In 2009 was slechts 1 op de 4 verkochte wagens een benzine waar dit aandeel in 1990 nog 65 % bedroeg. Aangezien het aandeel voertuigen op alternatieve brandstof (LPG, CNG, elektriciteit, ...) verwaarloosbaar klein is, wil dit zeggen dat vandaag de dag meer dan 7 Belgen op 10 voor de aankoop van hun wagen voor een dieselveertuig opteren.

Waar diesel voor lange afstanden te verantwoorden is, lijkt deze brandstof, zowel ecologisch als economisch, minder geschikt voor mensen die vooral korte trajecten afleggen. Uit een budgettest van mobiliteitsclub VAB blijkt dat dieselwagens op ons secundair wegennet helemaal niet zo zuinig en CO₂-vriendelijk zijn, met een gemiddeld brandstofverbruik dat tijdens de test 20 % hoger lag dan de verbruiksnorm opgegeven door de autoconstructeurs. De mobiliteitsclub concludeert dat voor automobilisten die minder dan 15 000 kilometer per jaar rijden via korte trajecten, er geen economisch argument is om voor diesel te kiezen. Voor een "kortrijder" met een dieselwagen is er zelfs een meerkost die schommelt tussen 1 en 11 eurocent per kilometer.

De overheid werkt deze algemene 'verdieueling', los van voertuiggebruik, mee in de hand. In 2007 voerde de regering een maatregel in om de verkoop van wagens met een lage CO₂-uitstoot te stimuleren. Aangezien vooral dieselwagens goed scoren op CO₂-uitstoot, kunnen zij in de eerste plaats van deze korting genieten. Wagens die minder dan 115 g CO₂/km uitstoten krijgen een korting van 3 % op de aankoopprijs, wagens die minder dan 105 g CO₂/km uitstoten mogen rekenen op een korting van 15 %. Daarnaast is er voor de aankoop

prix d'achat, les voitures qui émettent moins de 105 g de CO₂ au kilomètre bénéficient d'une réduction de 15 %. Une réduction de 150 euros avant indexation est en outre prévue en cas d'acquisition d'une nouvelle voiture à moteur diesel qui émet moins de 130 g de CO₂ au kilomètre et dont l'équipement de série comprend un filtre à particules émettant 5 mg de particules fines au kilomètre au maximum. Le secrétaire d'État à la Fiscalité environnementale a estimé, fin 2009, que cette mesure de réduction coûterait, sur une base annuelle, environ 60 millions d'euros aux pouvoirs publics. En 2008, elle avait coûté 40 millions d'euros. En 2009, le montant total alloué a été de 65,6 millions d'euros, pour 76 887 véhicules "verts".

L'idée qui sous-tend la mesure est bonne — obtenir un parc automobile plus respectueux de l'environnement par une réduction des émissions de CO₂. Il est cependant erroné de se focaliser sur ce seul paramètre. Alors que les véhicules diesel sont performants en termes d'émission de CO₂, il n'en va pas de même en ce qui concerne les particules fines (particules de suie) et les oxydes d'azote. Le diesel émet en effet 50 fois plus de particules fines que l'essence. Or, les particules fines constituent précisément l'un des problèmes environnementaux les plus préoccupants du moment. Vecteurs de toutes sortes de substances nocives, telles que des métaux lourds et des dioxines, ces particules fines sont en effet extrêmement dangereuses pour la santé. Elles sont capables de pénétrer au cœur des poumons et de s'introduire dans les vaisseaux et peuvent, à terme, jouer un rôle dans le développement de tumeurs, de troubles respiratoires et de maladies cardiovasculaires. Dans notre pays, la concentration en particules fines est extrêmement élevée. La Belgique présente, avec les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Allemagne de l'Ouest (région de la Ruhr), l'un des taux de pollution atmosphérique les plus élevés d'Europe. Douze mille Belges meurent prématurément à cause des particules fines. En moyenne, nous perdons ainsi 13 mois de notre vie. Au niveau européen, nous sommes à la traîne dans ce domaine. La directive européenne 2008/50/CE impose, entre autres, des valeurs cibles concernant les particules fines d'un diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2.5) et les particules fines d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM10). En 2009, la Commission européenne a donné un avertissement officiel à la Belgique parce que notre pays n'avait pas atteint les normes en matière de particules fines. Depuis 2005, la valeur limite annuelle pour les particules fines PM10 s'élève à 40 µg/m³, une norme que nous atteignons. En revanche, nous dépassons la valeur limite pour la moyenne journalière de concentration en PM10, à savoir maximum 35 jours où la concentration est supérieure à 50 µg/m³. C'est surtout en zone urbaine

van een nieuwe dieselwagen die minder dan 130 g CO₂/km uitstoot en die standaard uitgerust is met een roetfilter die maximum 5 mg fijn stof/km uitstoot ook een korting van 150 euro, voor indexatie, voorzien. De staatssecretaris voor Milieufiscaliteit schatte eind 2009 dat de overheid dat jaar op basis van deze maatregel ongeveer 60 miljoen euro zou uitkeren. In 2008 werd voor 40 miljoen euro gebruik gemaakt van deze korting. In 2009 werd voor 76 887 "groene" voertuigen een totaal bedrag van 65,6 miljoen euro uitgekeerd.

De idee achter de maatregel is goed — tot een milieuvriendelijker wagenpark komen met een lage CO₂-uitstoot. Het is echter fout om zich blind te staren op deze parameter alleen. Waar dieselwagens goed scoren inzake CO₂-emissie, presteren ze slecht wat fijn stof of roetdeeltjes en stikstofoxiden betreft. Diesel stoot namelijk 50 keer meer fijn stof uit dan benzine. En fijn stof is nu net één van de meest prangende milieuproblemen van het ogenblik. Als dragers van allerlei gevaarlijke stoffen, zoals zware metalen en dioxines, zijn deze fijne stofdeeltjes gevaarlijk voor de gezondheid. Ze kunnen diep in de longen en de bloedbaan doordringen en op termijn mogelijk een rol spelen in de ontwikkeling van tumoren, ademhalingsstoornissen en hart- en vaatziekten. De concentratie fijn stof in België is aanzienlijk. Samen met Nederland, Luxemburg en West-Duitsland (Ruhrgebied) behoort België tot de *hotspots* in Europa voor wat buitenluchtvervuiling betreft. Twaalfduizend Belgen sterven een vroegtijdige dood door fijn stof. Gemiddeld leveren we 13 maanden van ons leven in. Daarmee bengelen we Europees aan de staart. In de Europese Richtlijn 2008/50/EG worden onder andere streefwaarden opgelegd inzake stofdeeltjes met een diameter kleiner dan 2,5 µm (PM2.5) en voor stofdeeltjes met een diameter kleiner dan 10 µm (PM10). In 2009 gaf de Europese Commissie België een officiële waarschuwing omdat ons land de normen voor fijn stof niet haalde. Sinds 2005 bedraagt de jaargrenswaarde voor fijn stof PM10 40 µg/m³. Die norm halen we wel. Maar de grenswaarde voor daggemiddelde PM10-concentratie van maximaal 35 dagen een concentratie hoger dan 50 µg/m³ overschrijden we. Vooral in stedelijk en industrieel gebied worden deze streefcijfers niet gehaald. Qua PM2,5-concentratie scoren we beter — in 2008 bleven we op alle meetplaatsen in België onder de grenswaarde van 25 µg/m³. In 2015 komt er echter een verstrengde doelstelling van 20 µg/m³ aan die voorlopig in stedelijk gebied nog niet haalbaar is. Maatregelen om de hoeveelheid fijn stof in ons land terug te brengen,

et industrielle que ces valeurs cibles ne sont pas atteintes. Nos résultats sont meilleurs en ce qui concerne la concentration de PM_{2,5} — en 2008, nous sommes restés sous la valeur limite de 25 µg/m³ à tous les endroits où sont pratiquées des mesures en Belgique. En 2015, un objectif plus strict de 20 µg/m³ sera cependant d'application, objectif qui, pour l'instant, n'est pas encore réalisable en zone urbaine. Des mesures permettant de réduire la quantité de particules fines dans notre pays s'imposent dès lors. Indépendamment de la réduction indirecte marginale pour une voiture équipée d'un filtre à particules, le système de réductions actuel ne tient pas compte de cette forme de pollution.

Il serait indiqué d'élargir, dans le système de réduction actuel, les conditions d'éligibilité des voitures à essence. Davantage de voitures à essence pourraient ainsi prétendre à une réduction, ce qui permettrait d'abandonner le diesel au profit de l'essence, moins émettrice de particules fines. À plusieurs endroits de la loi, le gouvernement établit déjà une distinction entre les véhicules à essence ou au diesel. En premier lieu, dans le cadre de l'impôt des sociétés, dont les nouveaux barèmes relatifs à la déduction fiscale variable pour les véhicules d'entreprise relèvent le plafond des émissions de CO₂ pour les véhicules à essence. Deuxièmement, un autre comparatif est utilisé pour calculer la cotisation de solidarité mensuelle forfaitaire prélevée sur un véhicule d'entreprise dans le chef de l'employeur. Enfin, depuis 2010, pour la détermination de l'avantage de toute nature d'une voiture de société dans le chef de l'employeur, ce ne sont plus les chevaux fiscaux qui sont pris en compte, mais l'émission de CO₂, ce qui correspond aussi à une distinction entre essence et diesel.

Il semble par conséquent parfaitement logique d'instaurer également cette ventilation dans le système actuel de réduction pour les véhicules respectueux de l'environnement. Mais comment adapter les limites existantes pour aboutir à des seuils équitables? Nous considérons que la meilleure solution est d'examiner la législation existante. Dans le cadre de l'impôt des sociétés, dans la pratique, le taux le plus élevé de déductibilité des frais (90 %) est accordé aux véhicules au diesel ayant une émission de CO₂ de moins de 105 g CO₂/km et aux véhicules à essence dont l'émission de CO₂ est inférieure à 120 g CO₂/km. La deuxième meilleure catégorie, caractérisée par un pourcentage de déductibilité de 80 %, comprend les voitures au diesel ayant une émission de CO₂ comprise entre 105 et 115 g CO₂/km et les voitures à essence émettant entre 120 et 130 g CO₂/km. En d'autres termes, on respecte une différence de 15 g CO₂/km entre le diesel et l'essence. Il convient par ailleurs de revoir ces limites. La technologie automobile continue en effet de progresser. En termes d'émission, les véhicules sont de

dringen zich dan ook op. Los van de marginale zijdelingse korting voor een wagen met roetfilter, houdt het bestaande kortingsstelsel geen rekening met deze vorm van vervuiling.

Het is aan te raden om in het bestaande kortingsstelsel ruimere grenzen toe te kennen voor benzine-wagens. Op deze manier komen er meer benzinewagens in aanmerking voor een korting wat een verschuiving van diesel naar de minder fijn stof-uitstotende benzine mogelijk moet maken. De regering maakt al op verschillende plaatsen in de wet een onderscheid tussen diesel- en benzinevoertuigen. Ten eerste, in de vennootschapsbelasting waar de nieuwe schalen voor de variabele fiscale aftrek voor bedrijfswagens hogere bovengrenzen inzake CO₂-uitstoot opleggen voor benzinewagens. Ten tweede, wordt een andere vergelijking gebruikt om de forfaitaire maandelijkse solidariteitsbijdrage geheven op een bedrijfswagen in hoofde van de werkgever te berekenen. Tot slot, wordt sinds 2010 voor de berekening van het voordeel van alle aard van een bedrijfswagen in hoofde van de werknemer niet langer de fiscale pk maar de CO₂-uitstoot als basis genomen waarbij eveneens een onderscheid wordt gemaakt tussen benzine en diesel.

Het lijkt dan ook niet meer dan logisch dat deze opdeling ook in het bestaande kortingsstelsel voor milieuvriendelijke voertuigen geïntroduceerd wordt. De vraag is op welke manier de bestaande limieten moeten worden aangepast om tot rechtvaardige grenzen te komen? We denken dat het hierbij het best is om te kijken naar de bestaande wetgeving. In de vennootschapsbelasting wordt in de praktijk het hoogste percentage aftrekbare kosten (90 %) toegekend voor dieselwagens met een CO₂-uitstoot van minder dan 105 g CO₂/km en voor benzinewagens met een uitstoot van minder dan 120 g CO₂/km. Tot de tweede beste categorie, met een aftrekbaarheidspercentage van 80 %, behoren de dieselwagens met een CO₂-uitstoot vanaf 105 tot 115 g CO₂/km en de benzinewagens met een CO₂-uitstoot vanaf 120 tot 130 g CO₂/km. Er wordt met andere woorden een onderscheid van 15 g CO₂/km in acht genomen tussen diesel en benzine. Daarnaast is het noodzakelijk om deze grenzen aan een herziening te onderwerpen. De autotechnologie staat immers niet stil. De voertuigen blijven op het vlak van uitstoot

plus en plus performants, de sorte que le renforcement des normes doit constituer un défi permanent. Dans le monde politique et même à la FEBIAC, la Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle, de plus en plus de voix s'élèvent pour affirmer que les limites actuelles ne sont pas tenables. Nous proposons dès lors un renforcement des normes: pour la réduction de 15 %, une diminution de 105 à 100 g CO₂/km et pour la réduction de 3 %, une diminution de 115 à 105 g CO₂/km. Pour les voitures à essence, cela se traduit alors par une réduction de 15 % pour une émission maximale de CO₂ de 115 g CO₂/km et par une réduction de 3 % pour une émission maximale de CO₂ de 120 g CO₂/km. Ce n'est que de cette manière que la mesure atteindra ses objectifs, à savoir une écologisation réelle du parc automobile.

Étant donné que le gouvernement a promis de maintenir les réductions actuelles jusqu'à fin 2011, nous proposons de faire entrer en vigueur cette nouvelle réglementation à partir du 1^{er} janvier 2012. Par ailleurs, nous souhaitons adapter périodiquement les limites utilisées en fonction de l'évolution de la technologie automobile.

Outre la modification législative proposée, il est nécessaire que le gouvernement prenne l'initiative d'apporter une modification similaire à l'arrêté royal du 8 juin 2007 fixant les règles pour l'octroi d'une réduction pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre et un véhicule diesel équipé d'origine d'un filtre à particules.

verbeteren waardoor strengere normen een blijvende uitdaging moeten vormen. Ook vanuit de politieke wereld en zelfs vanuit FEBIAC, de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie, is meer en meer te horen dat de huidige grenzen niet houdbaar zijn. We stellen daarom een verstrenging van de normen voor — voor de korting van 15 % een verlaging van 105 naar 100 g CO₂/km en voor de korting van 3 % een verlaging van 115 naar 105 g CO₂/km. Voor benzinewagens vertaalt zich dit dan in een korting van 15 % voor een CO₂-uitstoot van maximum 115 g CO₂/km en een korting van 3 % voor een maximale uitstoot van 120 g CO₂/km. Enkel op deze manier kan de maatregel verwezenlijken wat ermee beoogd wordt met name een echte vergroening van ons wagenpark bekomen.

Aangezien de regering de belofte heeft gedaan de huidige kortingen aan te houden tot eind 2011 stellen we voor om deze nieuwe regeling van kracht te laten gaan vanaf 1 januari 2012. Daarnaast spreken we de wens uit om de gehanteerde grenzen periodiek aan te passen in functie van de evolutie van de autotechnologie.

Naast de voorgestelde wetswijziging is er een initiatief nodig van de regering om een gelijkaardige aanpassing aan te brengen in het koninklijk besluit van 8 juni 2007 tot bepaling van de regels voor de toekenning van een korting voor de verwerving van een voertuig met een maximale uitstoot van 115 gram CO₂ per kilometer en van een dieselveertuig standaard uitgerust met een roetfilter.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
 Nathalie MUYLLE (CD&V)
 Sonja BECQ (CD&V)
 Nahima LANJRI (CD&V)
 Liesbeth VAN DER AUWERA (CD&V)
 Stefan VERCAMER (CD&V)
 Servais VERHERSTRAETEN (CD&V)
 Leen DIERICK (CD&V)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

L'article 147, § 1^{er}, de la loi-programme du 27 avril 2007 est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Il est accordé une réduction sur facture pour toutes les dépenses effectivement payées pour acquérir à l'état neuf une voiture, une voiture mixte ou un minibus qui émet au maximum 120 grammes de CO₂ par kilomètre.

La réduction est égale à 15 % de la valeur d'acquisition avec un maximum de 3 280 euros lorsque le CO₂ émis est inférieur à 100 grammes par kilomètre ou à 115 grammes par kilomètre pour les véhicules à moteur alimenté à l'essence.

La réduction est égale à 3 % de la valeur d'acquisition avec un maximum de 615 euros lorsque le CO₂ émis est de 100 grammes jusqu'à 105 grammes au maximum par kilomètre ou de 115 grammes jusqu'à 120 grammes au maximum par kilomètre pour les véhicules à moteur alimenté à l'essence.

Les réductions sont accordées à l'ayant droit par l'intermédiaire du fournisseur des véhicules visés à l'alinéa 1^{er}.

Les montants maxima des réductions mentionnés aux alinéas 2 et 3 peuvent être revus par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.”.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 147, § 1 van de programmawet van 27 april 2007 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Er wordt een korting op factuur verleend voor alle uitgaven die werkelijk zijn betaald om een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus in nieuwe staat te verwerven met een maximale uitstoot van 120 gram CO₂ per kilometer.

De korting is gelijk aan 15 % van de aanschaffingswaarde met een maximum van 3 280 euro wanneer de CO₂-uitstoot minder dan 100 gram per kilometer bedraagt of minder dan 115 gram per kilometer bedraagt voor de voertuigen met een benzinemotor.

De korting is gelijk aan 3 % van de aanschaffingswaarde met een maximum van 615 euro wanneer de CO₂-uitstoot 100 tot maximaal 105 gram per kilometer bedraagt of 115 tot maximaal 120 gram per kilometer bedraagt voor de voertuigen met een benzinemotor.

De kortingen worden toegekend aan de rechthebbende door tussenkomst van de leverancier van de in het eerste lid bedoelde voertuigen.

De in het tweede en derde lid vermelde maximale bedragen van de korting kunnen door de Koning worden herzien bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.”.

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

9 septembre 2010

Art. 3

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2012.

9 september 2010

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Nathalie MUYLLE (CD&V)
Sonja BECQ (CD&V)
Nahima LANJRI (CD&V)
Liesbeth VAN DER AUWERA (CD&V)
Stefan VERCAMER (CD&V)
Servais VERHERSTRAETEN (CD&V)
Leen DIERICK (CD&V)