

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

11 janvier 2011

PROPOSITION DE LOI**modifiant la loi-programme du 27 avril
2007 en ce qui concerne la réduction
sur la facture pour les voitures électriques**(déposée par
M. Willem-Frederik Schiltz et consorts)**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

11 januari 2011

WETSVOORSTEL**tot wijziging van de programmawet
van 27 april 2007 wat de korting op factuur
voor elektrische wagens betreft**(ingediend door
de heer Willem-Frederik Schiltz c.s.)**RÉSUMÉ**

Actuellement, on accorde déjà une réduction sur la facture pour les véhicules ne dépassant pas un certain niveau maximal d'émissions de CO₂.

Cette proposition va encore plus loin en octroyant une réduction plus importante pour les véhicules dont le niveau d'émission est encore plus bas. Dans la pratique, les voitures électriques pourront en bénéficier. Cet incitant des pouvoirs publics vise à compenser les limites actuelles des véhicules électriques, comme leur champ d'action réduit et leur prix d'achat élevé.

SAMENVATTING

Momenteel bestaat er reeds een korting op factuur voor voertuigen die een bepaalde maximale CO₂-uitstoot niet overschrijden.

Dit voorstel gaat nog verder en kent een grotere korting toe voor voertuigen waarvan de uitstoot nog lager is. In de praktijk zullen elektrische wagens hiervan kunnen genieten. Deze stimulans van de overheid geldt dan als tegemoetkoming voor de huidige beperkingen van elektrische voertuigen zoals de kleine actieradius en de hoge aanschafprijs.

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

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition de loi DOC 52 2334/001.

L'utilisation croissante de la voiture contribue largement à la pollution de l'environnement dans notre pays. Tant en termes d'émissions de CO et CO₂ et de formation d'ozone troposphérique qu'en ce qui concerne la pollution par les particules fines, la contribution du trafic automobile est considérable.

Outre le fait que nous devons faire preuve de créativité dans la lutte contre les émissions du trafic routier sur tous les terrains, le type de carburant utilisé revêt une importance capitale. L'ensemble de la politique vise par conséquent, à juste titre, à promouvoir au maximum l'utilisation d'un carburant aussi respectueux de l'environnement que possible. L'une des manières d'y parvenir consiste à fixer le prix de ces carburants de telle sorte que les alternatives les moins polluantes soient également moins taxées ou à appliquer un éco-bonus fiscal.

L'un de ces carburants alternatifs est l'électricité. Des études ont en effet montré que les émissions produites par les voitures particulières roulant à l'électricité étaient nettement moins nocives que celles des voitures diesel ou essence. De plus en plus de marques automobiles développent leur propre modèle électrique et commencent petit à petit à le commercialiser. Nissan et Peugeot entendent ainsi exposer leurs modèles électriques d'ici fin 2010. Renault suivra avec pas moins de quatre modèles. Selon les prévisions, à l'horizon de 2020, 10 % de notre parc automobile sera électrique.

C'est naturellement une bonne nouvelle pour la réduction des émissions de CO₂ imputables au trafic routier. Le succès soudain des voitures électriques est dû en grande partie aux progrès technologiques réalisés, qui ont permis de porter les performances de ces voitures à un niveau comparable à celui des voitures ordinaires, pour un coût de consommation représentant à peine un dixième de celui de ces dernières. L'un des inconvénients réside cependant dans le fait que les batteries au lithium utilisées actuellement n'offrent qu'une autonomie de 150 à 180 kilomètres. Le rayon d'action de ces véhicules s'en trouve dès lors naturellement limité, surtout si propriétaire doit systématiquement rentrer à son propre garage pour recharger les batteries du véhicule. Nous constatons par ailleurs que le coût de ces véhicules est toujours sensiblement plus élevé que celui des véhicules traditionnels utilisant des carburants fossiles.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van wetsvoorstel DOC 52 2334/001.

Het toenemend gebruik van de auto draagt bij tot een belangrijk aandeel in de milieuvervuiling van ons land. Zowel wat betreft de uitstoot van CO en CO₂, de vorming van troposferische ozon als wat betreft de vervuiling door fijn stof is de bijdrage van het autoverkeer aanzienlijk.

Naast het feit dat we creatief dienen te zijn bij de aanpak van de uitstoot van het verkeer op alle terreinen, is het gebruik van het soort brandstof van het allergrootste belang. Het hele beleid is er dan ook terecht op gericht om maximaal gebruik te maken van een brandstof die zo milieuvriendelijk als mogelijk is. Een van de manieren om dit te doen is de prijszetting van deze brandstoffen zo te bepalen dat milieuvriendelijke alternatieven ook minder belast worden of door het toepassen van een fiscale ecobonus.

Eén van deze alternatieve brandstoffen is bijvoorbeeld elektriciteit. Uit studies is immers gebleken dat de emissies van personenwagens die elektrisch worden aangedreven veel gunstiger zijn dan voertuigen op diesel of benzine. Het is duidelijk dat steeds meer automerken een eigen model van elektrische auto ontwikkelen en ook stilaan op de markt brengen. Zo willen Nissan en Peugeot hun modellen eind volgend jaar al in de toonzalen hebben en volgt Renault met liefst vier modellen. Prognoses stellen dat in 2020 10 % van ons wagenpark elektrisch zal zijn.

Dit is uiteraard goed nieuws in het kader van de verlaging van de CO₂ uitstoot door het verkeer, een sector die ook in ons land voor problemen ter zake zorgt. Dit plotse succes is grotendeels te wijten aan de vooruitgang in de technologie die ervoor zorgt dat de prestaties van deze wagens met conventionele auto's te vergelijken zijn terwijl de verbruikskosten slechts een tiende bedraagt. Een van de nadelen is wel dat de gebruikte lithiumbatterijen die nu worden gebruikt leeg zijn na 150 tot 180 kilometer. Dit beperkt uiteraard de actieradius van deze auto's wanneer de eigenaar steeds naar zijn eigen garage moet terugrijden om op te laden. Daarnaast stellen we vast dat de kostprijs van deze voertuigen nog steeds aanmerkelijk hoger is dan de traditionele, op fossiele brandstoffen rijdende, wagens.

C'est la raison pour laquelle il s'indique que les autorités soutiennent l'acquisition de voitures électriques en prévoyant les incitants nécessaires. La réduction d'impôts de 30 % sur le prix d'acquisition, avec un maximum 9 000 euros, qui a été annoncée dans le cadre du budget 2010, en est un exemple. Une autre possibilité est prévue par les articles 147 à 154 de la loi-programme du 27 avril 2007. Ces articles instaurent 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 115 grammes de CO₂ par kilomètre. Cette réduction est égale à 15 % de la valeur d'acquisition lorsque le CO₂ émis est inférieur à 105 grammes par kilomètre et de 3 %, lorsque le CO₂ émis se situe entre 105 et 115 grammes par kilomètre, ces pourcentages étant chaque fois assortis d'un montant maximum.

Il va sans dire que les voitures électriques peuvent ouvrir le droit à l'actuelle réduction maximale de 15 % de la valeur d'acquisition, mais étant donné les performances environnementales exceptionnelles de ces véhicules, il s'indique cependant de prévoir un stimulant supplémentaire.

À cet effet, la présente proposition de loi instaure une mesure supplémentaire qui revêt la forme d'une réduction de 30 % sur facture pour l'achat d'une voiture émettant 60 grammes de CO₂ au plus par kilomètre, avec un maximum de 6 500 euros. Ce maximum est proportionnel au maximum actuellement d'application aux véhicules qui ouvrent le droit à la réduction de 15 %. Il s'agit ici aussi d'un montant forfaitaire, indépendant des revenus de l'acheteur, ce qui n'est pas le cas d'une déduction fiscale.

Het valt daarom aan te bevelen dat de overheid de nodige stimulansen geeft om de aankoop van elektrische wagens te ondersteunen. Een voorbeeld daarvan is de belastingvermindering van 30 % op de aankoopsprijs met een maximum van 9 000 euro die werd aangekondigd naar aanleiding van de begroting 2010. Een andere mogelijkheid zit vervat in de artikelen 147 tot en met 154 van het programmawet van 27 april 2007. Deze artikelen voeren een korting in op de factuur 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 115 gram CO₂ per kilometer. Deze korting is gelijk aan 15 % van de aanschaffingswaarde wanneer de CO₂-uitstoot minder dan 105 gram per kilometer bedraagt en 3 % van de aanschaffingswaarde wanneer het gaat om een uitstoot tussen 105 en 115 CO₂-uitstoot, telkens gecombineerd met een maximumbedrag.

Uiteraard kunnen elektrische auto's beroep doen op de tot nu toe maximale korting van 15 % van de aanschaffingswaarde, maar gezien de uitzonderlijke milieuprestaties van deze voertuigen lijkt een extra stimulant toch aan te bevelen.

Om dit mogelijk te maken, voert dit voorstel een bijkomende maatregel in die bestaat in een korting van 30 % op de factuur voor aankoop van een auto met een maximale uitstoot van 60 gram CO₂ per kilometer met een maximum van 6 500 euro. Dit maximum is in verhouding tot het huidige maximum van toepassing op voertuigen die genieten van 15 % korting. Het gaat hier tevens om een vast bedrag, onafhankelijk van de inkomsten van de koper, wat niet zo is bij een belastingaftrek.

Willem-Frederik SCHILTZ (Open Vld)
Gwendolyn RUTTEN (Open Vld)
Ine SOMERS (Open Vld)

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

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

Art. 2

Dans l'article 147, § 1^{er}, de la loi-programme du 27 avril 2007, il est inséré, entre l'alinéa 1^{er} et l'alinéa 2, un alinéa rédigé comme suit:

“La réduction est égale à 30 % de la valeur d'acquisition avec un maximum de 6 500 euros lorsque le CO₂ émis est inférieur à 60 grammes.”.

Art. 3

L'article 2 est d'application aux dépenses faites à partir du 1^{er} janvier 2011.

3 décembre 2010

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 147, § 1, van de programmawet van 27 april 2007 wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd, luidende:

“De korting is gelijk aan 30 % van de aanschaffingswaarde met een maximum van 6 500 euro wanneer de CO₂-uitstoot minder dan 60 gram per kilometer bedraagt.”.

Art. 3

Artikel 2 is van toepassing op de uitgaven gedaan vanaf 1 januari 2011.

3 december 2010

Willem-Frederik SCHILTZ (Open Vld)
Gwendolyn RUTTEN (Open Vld)
Ine SOMERS (Open Vld)