

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 10 NOVEMBRE 2021

Matin

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 10 NOVEMBER 2021

Voormiddag

La séance est ouverte à 10 h 12 et présidée par Mme Eliane Tillieux, présidente.

De vergadering wordt geopend om 10.12 uur en voorgezeten door mevrouw Eliane Tillieux, voorzitter.

La **présidente**: La séance est ouverte.

De vergadering is geopend.

Ministres du gouvernement fédéral présents lors de l'ouverture de la séance:

Aanwezig bij de opening van de vergadering zijn de ministers van de federale regering:

Vincent Van Peteghem, Vincent Van Quickenborne.

01 Ordre du jour

01 Agenda

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 9 novembre 2021, vous avez reçu un ordre du jour modifié pour la séance d'aujourd'hui.

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 9 november 2021 heeft u een gewijzigde agenda voor de vergadering van vandaag ontvangen.

Y a-t-il une observation à ce sujet? (*Non*)

Zijn er dienaangaande opmerkingen? (*Nee*)

En conséquence, l'ordre du jour est adopté.

Bijgevolg is de agenda aangenomen.

02 Renvoi d'amendements en commission

02 Verzending van amendementen naar een commissie

J'ai reçu des amendements au projet de loi visant à rendre la justice plus humaine, plus rapide et plus ferme, n° 2175/1.

Ik heb amendementen ontvangen op het wetsontwerp om justitie menselijker, sneller en straffer te maken, nr. 2175/1.

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 9 novembre 2021, je vous propose de renvoyer ces amendements en commission de la Justice (art. 93, n° 1, du Règlement).

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 9 november 2021, stel ik u voor deze amendementen te verzenden naar de commissie voor Justitie (art. 93, nr. 1, van het Reglement).

La discussion du projet de loi sera poursuivie en séance plénière, après examen des amendements en commission.

Het wetsontwerp zal, na bespreking van de amendementen in commissie, vandaag in plenaire vergadering worden behandeld.

Pas d'observation? (*Non*)

Il en sera ainsi.

Geen bezwaar? (*Nee*)

Aldus wordt besloten.

Projets de loi et propositions Wetsontwerpen en voorstellen

03 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant le Traité instituant le Mécanisme européen de stabilité, signé à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021 (2176/1-3)**

03 **Wetsontwerp houdende goedkeuring van de Overeenkomst tot wijziging van het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme, ondertekend te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021 (2176/1-3)**

Discussion générale Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.
De algemene bespreking is geopend.

Le rapporteur est Mme Jadin, qui renvoie au rapport écrit.

03.01 **Marco Van Hees** (PVDA-PTB): Madame la présidente, afin de faire honneur à ce texte qui n'en a pas vraiment beaucoup, j'interviendrai. Ce projet de loi qui nous est soumis doit porter assentiment d'un accord renforçant le rôle du Mécanisme européen de stabilité (MES). Or, le PTB lui est fondamentalement opposé.

Qu'est-ce que le MES? Le MES joue à peu près le même rôle à l'égard des pays de l'Union européenne que celui du FMI à l'égard des pays du sud de la planète. Il octroie des prêts en les conditionnant à des ajustements structurels (triptyque austérité-libéralisation-privatisation).

Par ailleurs, il est intrinsèquement lié au TSCG, acronyme signifiant Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance dans l'Union économique et monétaire, dont on connaît mieux la déclinaison officieuse et plus explicite: "Tous saignés comme les Grecs."

Le TSCG, c'est l'austérité élevée au rang de principe constitutionnel puisqu'en son article 3.2, il est stipulé que "les règles énoncées au paragraphe 1 prennent effet dans le droit national des parties contractantes au plus tard un an après l'entrée en vigueur de ce traité, au moyen de dispositions contraignantes et permanentes, de préférence constitutionnelles (...)".

Normalement, il faudrait donc l'intégrer dans la Constitution.

On connaît ces règles d'austérité, notamment la règle d'une dette publique inférieure à 60 % et, quand cette dette est supérieure à 60 %, l'obligation de réduire l'écart selon un rythme annuel d'un vingtième par an. Cette règle appliquée à la Belgique, où la dette publique est de 113,9 % du PIB, nous impose une cure d'austérité et d'économies de 13 milliards d'euros par an pendant vingt ans. Alors qu'on observe déjà toutes les difficultés, dans le cadre de l'exercice budgétaire, pour faire un effort de 2,4 milliards d'euros pour 2022, il faudrait faire cinq fois plus, chaque année, pendant vingt ans.

Cette politique est antisociale et cruelle pour les populations. On l'a vu en Grèce, où le MES a montré toute l'ampleur des désastres qu'elle peut faire. Chers collègues, j'aimerais vous donner quelques éléments sur la situation en Grèce et les suites de l'austérité qui y a été imposée, notamment dans le cadre du MES.

En Grèce, les suicides ont augmenté de 35,7 %. La population vivant sous le seuil de pauvreté correspond au double de la moyenne européenne. Le taux de chômage correspond au triple de la moyenne européenne. La Grèce est le seul pays de l'Union européenne où le salaire minimal a diminué depuis 2008. Il a été abaissé de 28 % en 2013 et il atteint 684 euros brut mensuel.

En Grèce, la moitié des 900 000 entreprises de moins de dix salariés ont fermé. Un demi-million de jeunes ont fui le pays. Celui-ci a connu 27 diminutions de retraites depuis 2010. Ces retraites ont baissé en moyenne de 45 %. La retraite minimale y correspond à 345 euros. Les hôpitaux du pays manquent cruellement de médicaments et de médecins.

Plus récemment, l'austérité a contribué aux incendies historiques de cet été en Grèce, la pire catastrophe écologique de tous les temps dans ce pays. Compte tenu de l'austérité, ce pays comptait 5 000 pompiers en

moins.

Cette politique, appliquée notamment dans le cadre du MES, est vraiment antisociale – et même inhumaine dans le cas de la Grèce – mais aussi économiquement inefficace. Le FMI a lui-même reconnu qu'il avait plongé la Grèce dans une crise bien plus grave en sous-estimant l'impact des mesures de restrictions budgétaires. On a voulu régler le déficit et l'endettement de la Grèce en appliquant des mesures drastiques qui n'ont fait que les amplifier, et *a fortiori* lorsque l'on compare la dette au PIB, qui a chuté à cause de ces mesures.

Des études ont également montré que dans la zone euro, dans les années qui ont suivi la crise financière de 2008, la diminution des dépenses publiques a entraîné une baisse de croissance. Les taux de croissance ont été nettement inférieurs dans la zone euro qui a appliqué cette austérité après la crise de 2008, qu'aux États-Unis où de telles mesures n'ont pas été mises en place – et ce n'est pas souvent que je cite les États-Unis en exemple. Alors que l'Union européenne commence elle-même aujourd'hui à remettre en cause ces principes d'austérité et les règles de Maastricht, on nous demande d'adhérer et de voter un texte qui suit cette logique.

Le MES est par ailleurs antidémocratique. Le Parlement européen, seule institution élue de l'Union européenne, est dénué de toute compétence en la matière. De plus, le poids des États dans la prise de décisions dépend de leur contribution respective. En pratique, l'Allemagne, la France et l'Italie ont donc, dans le cadre du MES, un droit de veto de fait. Pour nous rassurer, le ministre nous a assuré en commission que la présence des ministres des Finances au sein du Conseil des gouverneurs – l'instance décisionnelle du MES – nous offrait des garanties. Peut-être cela suffit-il à rassurer d'autres collègues, mais en ce qui me concerne, c'est loin d'être le cas. Ce sont en effet les mêmes ministres des Finances européens qui, il y a quelques semaines, le lendemain même de la sortie médiatique sur les Pandora Papers, ont décidé d'enlever trois pays de la liste noire européenne des paradis fiscaux. Je n'ai donc pas vraiment une confiance aveugle dans ces ministres des Finances, et leur présence au sein du Conseil des gouverneurs n'est pas non plus de nature à me rassurer d'un point de vue démocratique.

Ce qu'il nous est demandé ici, c'est de confirmer, via ce projet de loi, un accord qui vise à renforcer le mécanisme européen de stabilité (MES) dans son rôle d'évaluation de la soutenabilité de la dette des États, en collaboration avec la Commission et la Banque centrale européenne.

Étant donné que nous contestons le principe même du MES et de son rôle comme bras armé pour imposer l'austérité, nous nous opposons évidemment au renforcement de son rôle d'évaluateur de la situation des pays. Car c'est, en quelque sorte, renforcer ses pouvoirs en termes d'imposition de l'austérité.

Avec la Commission européenne, nous avons déjà un gendarme budgétaire en trop. Dans le cas présent, on en aurait deux. Aussi, vous comprendrez que nous sommes contre ce texte, madame la présidente.

03.02 Sander Loones (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik stond niet ingeschreven op de sprekerslijst, maar omdat het betoog van de heer Van Hees me enigszins geprikkeld heeft, wil ik hem volgende punten meegeven.

Ik vond het interessant hoe hij, ten eerste, onze Grondwet boven internationale afspraken plaatst. *PTB goes Polish*. Hij gaat daarmee voorbij aan het feit dat het ESM een intergouvernementeel systeem is dat zich buiten de traditionele Europese verdragen bevindt.

Ten tweede heeft hij het over austeriteit, terwijl de uitgaven blijven stijgen. In de krant las ik vanmorgen dat in de discussie over de toekomst van het Europese kader op het vlak van onder andere de begrotingsnormen de regering een standpunt heeft ingenomen. De vivaldiregering heeft daarbij staatssecretaris Dermine teruggefloten. De PS dacht opnieuw de lijnen uit te zetten in de regering, maar is daar dus niet in geslaagd. Ik wil de minister van Financiën ervoor feliciteren dat hij de PS teruggefloten heeft, terug naar haar kot. Dat is ook logisch. Wat de PS voorstelde, was een traject naar verdragswijziging en we weten allemaal dat zoiets in de huidige Europese Unie niet zal gebeuren. Het is belangrijk dat in onze plenaire vergadering te onderstrepen.

Mijnheer Van Hees, ik begrijp natuurlijk dat uw partij een probleem heeft met de basislogica van het ESM, namelijk de voorwaardelijkheid waarbij Europa geeft, maar er iets voor in de plaats wil. Landen kunnen leningen krijgen maar ze moeten ook hervormen. Ik begrijp dat dat wat vloekt met uw logica waarin alles

gratis is en geld gewoon uit de hemel komt vallen.

Ik stel enkel vast dat het ESM en de aanpak met het IMF in Griekenland, wel tot resultaten heeft geleid. Het IMF maakte recent zijn begrotingsanalyses bekend, waaruit bleek dat de Griekse begroting stukken beter zal scoren dan de Belgische begroting. Het Belgische begrotingstekort is gigantisch veel groter dan het Griekse begrotingstekort.

Hoe komt dat? Dat is omdat er maatregelen gekomen zijn en er een hervormingsbeleid gevoerd is in Griekenland. Dat waren een aantal interessante punten in uw betoog, waarop ik graag even wilde inpikken.

Tot slot, als u ervoor pleit dat alles moet worden stopgezet, dat er geen internationale afspraken moeten worden gemaakt en Europa zich niet met het sociale en economische beleid van lidstaten mag moeien dan wil ik zelfs een eind meegaan in die gedachtegang. Ik hou immers nogal van maatwerk en gedecentraliseerd beleid dat op een zo laag mogelijk niveau subsidiair georganiseerd is. Maar wees dan ook consequent in uw redenering en trek de redenering door. Als u pleit voor maatwerk, betekent dat ook dat wij niet enkel nood hebben aan een Europese Unie die zich minder moeit, maar ook aan een België dat zich minder moeit, zodat we maatwerk kunnen leveren op maat van de regio's in dit land.

03.03 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Madame la présidente, si nos collègues PS ne veulent pas réagir à l'intervention de M. Loones, je le ferai sur les points qui m'ont interpellé.

Monsieur Loones, excusez-moi de devoir vous dire qu'au début de votre intervention, vous étiez à côté de la plaque sur la question de la Constitution. Vous ne savez pas du tout ce que j'ai dit. Dès lors, pour le rapport, je tiens à repréciser mes propos. Ce n'est pas le PTB qui demande d'ajouter des éléments dans la Constitution. Comme je le disais, c'est le TSCG (*Treaty on Stability, Coordination and Governance*), le traité européen, qui dit que les mesures d'austérité devraient, si possible, être insérées dans la Constitution. C'est d'ailleurs un peu étrange au niveau de la hiérarchie des normes. En effet, une convention ou un traité de ce genre est normalement au-dessus de la Constitution dans la hiérarchie des normes. Il est dès lors un peu étonnant que le TSCG demande d'inscrire, si possible, dans la Constitution, les mesures d'austérité qu'il contient lui-même. Je note cette contradiction mais cette contradiction n'est pas celle du PTB mais celle du TSCG que vous avez certainement dû soutenir.

En ce qui concerne l'austérité même, je sais qu'à la N-VA, vous en êtes de chauds partisans. Faire payer la population, c'est quelque chose que vous aimez bien. On l'a vu à l'époque de M. Van Overtveldt, lorsque celui-ci était ministre N-VA. On l'a vu faire des cadeaux aux entreprises via la réforme de l'impôt des sociétés ou via le *tax shift* qui n'était pas financé. Ce sont des milliards d'euros dépensés au profit des grandes entreprises. Par contre, l'austérité a été payée par les travailleurs qui ont subi des sauts d'index, un relèvement de l'âge de la pension et par d'autres mesures antisociales mises en place sous le gouvernement Michel dont la N-VA a fait partie assez longtemps, même si elle en est sortie à la fin. Ce n'est en effet pas pour des questions d'austérité que la N-VA a quitté le gouvernement Michel. Je prends ainsi note de votre philosophie consistant à faire payer la population pour pouvoir faire des cadeaux au grand patronat. C'est votre président qui disait: "Le Voka est mon patron." Je comprends donc votre logique.

Vous citez la Grèce en exemple. J'ai donné quelques éléments de mesure de la situation sociale aujourd'hui en Grèce. La situation y est catastrophique. Et je vous entends dire, monsieur Loones, que, finalement, vous prenez la Grèce comme modèle et que la Belgique devrait s'inspirer de la Grèce. Dès lors, tous les éléments que j'ai donnés sur la Grèce (les suicides, l'âge et le montant de la pension, etc.), cette catastrophe humanitaire qu'est la Grèce, c'est pour vous le modèle que la Belgique devrait suivre. J'en prends note!

Enfin, s'agissant de l'Union européenne, nous ne sommes pas opposés à une solidarité extérieure en vue d'appliquer une politique sociale. Si l'Union européenne - au lieu d'être l'Europe du capital - était un véritable instrument social et qu'elle prônât l'abaissement de l'âge de la retraite dans l'ensemble des États membres, ainsi que la hausse de la pension et des salaires, nous la soutiendrions pleinement. Le problème est que, depuis sa naissance, ce n'est pas l'Europe des gens, mais celle de l'argent. C'est donc celle-ci que nous combattons.

La **présidente**: Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (*Non*)
Vraagt nog iemand het woord? (*Nee*)

La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Bespreking van de artikelen

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion.
(Rgt 85, 4) **(2176/3)**

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(2176/3)**

L'intitulé a été modifié par la commission en "projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant le Traité instituant le Mécanisme européen de stabilité, fait à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021".

Het opschrift werd door de commissie gewijzigd in "wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tot wijziging van het Verdrag tot instelling van het Europees Stabieleitsmechanisme, gedaan te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021".

Le projet de loi compte 2 articles.

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Aucun amendement n'a été déposé.

Er werden geen amendementen ingediend.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

04 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant l'accord concernant le transfert et la mutualisation des contributions au Fonds de résolution unique, signé à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021 (2172/1-3)**

04 **Wetsontwerp houdende goedkeuring van de Overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst betreffende de overdracht en mutualisatie van de bijdragen aan het Gemeenschappelijk Afwikkelingsfonds, ondertekend te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021 (2172/1-3)**

Discussion générale

Algemene bespreking

La discussion générale est ouverte.

De algemene bespreking is geopend.

De rapporteur, mevrouw Verhaert, verwijst naar haar schriftelijk verslag.

Quelqu'un demande-t-il la parole? (*Non*)

Vraagt iemand het woord? (*Nee*)

La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Bespreking van de artikelen

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion.
(Rgt 85, 4) **(2172/3)**

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(2172/3)**

L'intitulé a été modifié par la commission en "projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant l'Accord concernant le transfert et la mutualisation des contributions au Fonds de résolution unique, fait à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021".

Het opschrift werd door de commissie gewijzigd in "wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst betreffende de overdracht en mutualisatie van de bijdragen aan het Gemeenschappelijk Afwikkelingsfonds, gedaan te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021".

Le projet de loi compte 2 articles.
Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Aucun amendement n'a été déposé.
Er werden geen amendementen ingediend.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.
De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.
De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

05 **Projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité (2170/1-9)**

- **Proposition de loi concernant le verdissement du parc de voitures de société (399/1-2)**
- **Proposition de loi concernant le verdissement des voitures de société (653/1-2)**
- **Proposition de loi modifiant la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité en vue de renforcer le budget mobilité (1453/1-2)**

05 **Wetsontwerp houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit (2170/1-9)**

- **Wetsvoorstel betreffende de vergroening van het bedrijfswagenpark (399/1-2)**
- **Wetsvoorstel tot vergroening van de bedrijfswagens (653/1-2)**
- **Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget met het oog op de versterking van het mobiliteitsbudget (1453/1-2)**

Propositions déposées par:

Voorstellen ingediend door:

- 399: Egbert Lachaert
- 653: Jef Van den Bergh
- 1453: Jef Van den Bergh, Steven Matheï.

Discussion générale **Algemene bespreking**

La discussion générale est ouverte.
De algemene bespreking is geopend.

De rapporteurs, de heren Vandenbroucke en Leysen en mevrouw Lanjri, verwijzen naar het schriftelijk verslag.

05.01 **Joy Donné** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, dit is zo'n typisch dossier waarbij iedereen het wel eens is over de globale doelstelling, maar niet noodzakelijkerwijs over de wijze waarop die dient te worden gerealiseerd. Wij staan uiteraard achter de uitstootreducties. De vergroening van het wagenpark vormt daar een onderdeel van. De Vlaamse regering, die onze fractie leidt, heeft dat vorige week trouwens ook heel duidelijk aangetoond.

Ik wil het hier echter niet hebben over het klimaat en de klimaatdoelstellingen. Op andere fora krijgen we daarover al meer dan genoeg te horen deze week. Ik wil het vooral hebben over een element dat eigenlijk in iedere klimaatregel aanwezig moet zijn, namelijk hoe pakken we de transitie aan. We zijn het immers vaak allemaal eens over de doelstellingen. Die klinken echter heel abstract, want het zijn percentages die over vijf, tien of vijftien jaar gehaald moeten worden. Die doelstelling wordt evenwel ingezet met een transitie. Het is heel belangrijk dat iedereen achter die transitie staat.

Voor ons dient zo'n ecologische transitie aan een aantal maatstaven te voldoen. De steeds grotere hap die de energiefactuur uit het gezinsbudget haalt, toont aan hoe belangrijk het is om aan die transitie veel aandacht te besteden. Het wordt altijd sloganesk geïnterpreteerd, maar die transitie moet haalbaar en betaalbaar zijn. Dat is niet sloganesk, maar belangrijk. Die transitie moet realistisch en sociaal zijn.

Ik wil het in mijn betoog dan ook niet hebben over wat er in de toekomst, na of vanaf 2026, moet gebeuren. Ik wil het hebben over 2022, 2023, 2024, 2025, over de periode voor de verkiezingen. Wat zal de impact zijn de komende jaren? De cesuur in uw ontwerp is 2026. Vanaf dan aangeschafte wagens die niet volledig elektrisch zijn, zullen niet langer fiscaal aftrekbaar zijn. Die datum hebt u zo gekozen, omdat de algemene verwachting is dat er vanaf dan voldoende elektrische modellen beschikbaar zullen zijn. Dat blijft echter een verwachting en is natuurlijk geen absolute zekerheid. Er worden nochtans wel al zekere en definitieve gevolgen van financiële aard aan die datum verbonden.

U gaat evenwel verder, want vanaf midden 2023, binnen anderhalf jaar dus al, worden wagens met een verbrandingsmotor, maar ook hybride wagens fiscaal gepenaliseerd. Wagens die vanaf midden 2023 worden aangeschaft, zullen fiscaal worden gepenaliseerd ten opzichte van de huidige regeling.

Daar heb ik toch een aantal problemen mee.

Eerst en vooral worden bedrijfswagens sowieso al fiscaal duurder, niet omdat u daar specifieke wetgeving voor tot stand brengt, maar gewoon al doordat de uitstootnormen strenger worden. Door die strenge uitstootnormen zullen er tussen vandaag en 2024 voor 300 miljoen euro aan extra lasten zijn, cumulatief. Er zal 235 miljoen euro meer moeten worden bijgedragen door de eigenaars en dan zijn er nog 62 miljoen euro extra lasten op arbeid. Dat zijn geen zelfverzonnen cijfers, ik haal die uit een rapport van de Inspectie van Financiën. Dat is een verhoging zonder dat er iets op wetgevend vlak gebeurt.

Dan wat betreft uw tekst. U verwacht tegen 2026 voldoende aanbod te hebben, maar wat tegen midden 2023? Dat is veel minder zeker en dat is al over anderhalf jaar. Ik hoor collega's uit de meerderheid in de commissie zeggen dat we moeten kijken naar de *total cost of ownership*, die al lager ligt voor elektrische wagens dan voor wagens met een verbrandingsmotor. Dat klopt voor wagens in de middenklassesegmenten, maar niet voor wagens in de lagere categorie. Daar moet men toch specifiek aandacht aan besteden.

Het derde probleem dat erbij komt, is de laadpaalinfrastructuur. Ik zal het niet hebben over alle ambities en doelstellingen van de Gewesten tegen 2027, 2028, 2029 of 2030, maar wel over de komende jaren. Alle experts zijn het erover eens dat het enorm moeilijk en een enorme uitdaging zal zijn om tegen 2026 geen problemen met het netwerk te krijgen en voldoende laadpaalinfrastructuur te hebben. Maar wat met 2023? Dat is over anderhalf jaar al. Is er iemand die gelooft dat er tegen dan al voldoende laadinfrastructuur zal zijn om iedereen een alternatief te bieden?

Daarnaast is er het gegeven dat het laagspanningsnet op steeds meer plaatsen tegen zijn maximumcapaciteit aan zit en dat het een gestage groei van thuisopladende e-voertuigen niet aankan aan het huidige investeringsritme van de netbeheerders. Meer en meer krijgen wij getuigenissen binnen van huishoudens die een aansluiting voor een slimme thuislaadpaal vragen, maar die niet krijgen omdat ze de derde, de vierde of de vijfde in de straat zijn en het net zouden overbelasten, of omdat ze nog op het monofasige 230-voltnetwerk zijn aangesloten, wat geen slimme laadpaal toelaat zonder versterking van het net of verzwaring van de aansluiting thuis, wat heel wat geld kost.

Dan heb ik het alleen over de mensen die in de luxepositie zitten om thuis een laadpaal te kunnen plaatsen en nog niet over alle appartementsbewoners en mensen die in een stedelijke context leven die op dat vlak helemaal uit de boot vallen.

Cijfers zeggen altijd meer dan woorden. Ik heb bij een sociaal secretariaat gevraagd hoeveel bedrijfswagens men onder de 25.000 euro had. Dat zijn er 130.000 bij een sociaal secretariaat. Hoeveel elektrische wagens, waarmee men verder kan rijden dan tot aan de supermarkt en terug, zijn er op dit moment onder de 25.000 euro op de markt? Dat zijn er bijna geen.

Geloof u dat al die mensen tegen midden 2023 een elektrisch alternatief zullen hebben, dat hen ook nog eens op hun bestemming brengt en dat allemaal met laadpalen en de benodigde infrastructuur. Ik geloof dat niet. Ik vrees dat sommige mensen niet thuis zullen kunnen laden en dat heel wat mensen hun kleine bedrijfswagen dreigen te verliezen.

Mijnheer de minister, ik weet dat dit u na aan het hart moet gaan, want enkele weken geleden was er een debat met minister Van der Straeten. Minister Van der Straeten zei toen: "We moeten meer doen en we

moeten sneller gaan." U was het daarmee eens, maar u waarschuwde er tegelijkertijd voor dat de doelstelling haalbaar moet blijven voor de werkende middenklasse. U zei verder, ik citeer: "We moeten er ook over waken dat we gewone mensen meekrijgen. Niet iedereen kan vandaag een elektrische wagen en een warmtepomp betalen."

Toch komt u met een voorstel waarbij mensen in een overgangsfase al binnen anderhalf jaar worden geconfronteerd met de keuze voor een duurdere elektrische wagen. Hoe valt dit te rijmen met de doelstelling die u in 2030 wilt halen? Ik snap de beleidskeuze om vanaf 2026 voor een volledige elektrificatie te gaan, maar waarom kiest u in een tussenfase, waarin er nog zo veel onzekerheid is, toch al voor een fiscale bestraffing voor mensen die niet voor zo'n wagen kunnen opteren?

Ik heb die opmerkingen ook in de commissie gemaakt en heb toen ook twee voorstellen gedaan of suggesties gegeven.

U voorziet in de wet immers in een evaluatie, wat altijd goed is. De evaluatie komt echter pas midden 2026. Op dat ogenblik is uw nieuwe regime al volledig uitgevoerd en is de overgangsfase al voorbij. Ik heb dan ook voorgesteld de evaluatie te vervroegen en te verbreden. Op dit ogenblik is ze immers beperkt tot de budgettaire context. Ik heb voorgesteld ze te verbreden en ervoor te zorgen dat in de evaluatie ook oog is voor vragen zoals of er voldoende aanbod van wagens is, of de wagens betaalbaar zijn en of er voldoende capaciteit is op het net om de wagens te laten rijden.

Dat zijn toevallig trouwens ook de drie voorwaarden die de Vlaamse regering verbindt aan haar transitie naar elektrische wagens vanaf 2029. Die voorwaarden zijn niet onredelijk. Ook leden van de meerderheid konden zich daarin immers vinden of sloten zich daarbij aan.

Een tweede element dat ik had voorgesteld, was een amendement, waarin ik vraag om in de overgangsfase, tot 2026 en niet later, hybridewagens niet fiscaal te penaliseren en ze te laten genieten van hetzelfde fiscale regime waarvan ze nu genieten, om de mensen die uit de boot dreigen te vallen, toch de kans op een alternatief te bieden, waarbij zij niet afhankelijk moeten zijn van een laadinfrastructuur die er de komende twee à drie jaar niet zal zijn.

Ik leg het amendement opnieuw op tafel, omdat ik van mening ben dat het een oplossing kan bieden voor de meest fundamentele zwakte in het voorliggende wetsontwerp. Indien u daarmee akkoord zou kunnen gaan, zouden wij in voorliggend ontwerp van vergroening kunnen meegaan. Wij zouden daarin dan kunnen meegaan, omdat wij ook voelen dat er nood is aan het goed inzetten van de transitie.

Ik dien het amendement vandaag dus opnieuw in. Ik hoop dat u er oren naar kan hebben. Echter, zonder de goedkeuring van het amendement vrees ik dat wij zullen moeten tegenstemmen. Ondanks de lovenswaardige doelstelling van vergroening hebt u immers onvoldoende oog voor het sociale aspect en voor een heel pak mensen die uit de boot dreigen te vallen in de tussenfase.

05.02 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, collega's, al sinds het begin van deze legislatuur bespreken wij in dit Parlement de vergroening van de bedrijfswagens. Zoals de meesten onder u weten laat het thema van de bedrijfswagens onze fractie niet onberoerd.

Onze analyse van het systeem van de bedrijfswagens, in het bijzonder de salarismotoren, is dat het een optelsom van drie problemen is. Het eerste probleem is een mobiliteitsprobleem. Die wagens rijden immers vaker tijdens de spits. Er is ook geen enkele incentive voor de gebruiker ervan om de wagen te laten staan en gebruik te maken van een alternatief omdat zijn bijdrage vast is en dus niet afhankelijk van de gereden kilometers. Het is voor die persoon zelfs goedkoper om de wagen te nemen dan om een alternatief te gebruiken.

Het tweede probleem is een klimaatprobleem. Ik hoorde daarnet dat we het vandaag beter niet over het klimaat hebben, maar ik wil wel over het klimaat praten. Klimaat, milieu en luchtkwaliteit vormen een groot probleem en dat komt ook aan bod in deze problematiek. Bedrijfswagens zijn vaak zwaardere wagens en mede door de extra kilometers stoten zij meer CO₂ uit en zorgen ze voor meer luchtvervuiling, wat zich vooral laat voelen in grote steden als Antwerpen en Brussel.

Het derde probleem is een sociaal probleem. Een deel van de werknemers, vaak de beter verdienende werknemers, draagt minder bij, waardoor de lasten op de schouders van alle werknemers rusten.

Het is dus een optelsom van drie problemen. Wij hadden deze analyse van het systeem al vóór de verkiezingen van 2019 gemaakt en ze is niet veranderd. Wij houden vast aan die analyse en wij zijn en blijven voorstander van het betalen van mensen met euro's in plaats van met auto's en diesel.

Wij willen het systeem op langere termijn nog steeds laten uitdoven. De grote vraag is dan wat men doet als men de kans krijgt om mee te werken aan een project dat één van de drie problemen aanpakt. Besteedt men er tijd en energie aan om alvast een stap vooruit te zetten of beslist men dat men alleen meewerkt aan een project dat de drie problemen tegelijkertijd aanpakt, terwijl men weet dat er daarvoor op dat moment geen meerderheid bestaat? Die meerderheid was er zelfs niet in de periode van lopende zaken.

Wij hebben de keuze gemaakt om constructief mee te werken aan een voorstel dat ten minste één van de drie problemen aanpakt. Ik heb daarvoor actief samengewerkt met collega's Van den Bergh van CD&V en Lachaert van de Open VLD en uiteindelijk zijn wij tot een basis gekomen die later door de regering werd overgenomen. Dat ontwerp ligt vandaag ter stemming voor.

Ondertussen hebben veel specialisten en opiniemakers hun mening gegeven over het ontwerp. De automobielsector heeft gezegd dat de elektrische wagen tegen 2025 gelijkwaardig zou zijn aan de fossiele wagen, zowel wat betreft de prijs als de prestaties. Dit wetsontwerp geeft de markt nog een jaar extra en treedt pas in voege in 2026. De leasingsector is bezig met nieuwe businessmodellen om elektrische wagens nadien als tweedehandswagens op de markt te brengen. Hij spreekt wel degelijk over een opportuniteit op de Belgische markt, terwijl veel tweedehandse leasingwagens vandaag naar het buitenland worden verscheept. De internationale vereniging Mobility and Environment heeft gezegd dat de maatregel de belangrijkste klimaatmaatregel is die België in de voorbije tien jaar heeft genomen. Ik ben dan ook fier dat ik deel uitmaak van de ploeg die deze maatregel invoert.

Ik juich toe dat de Vlaamse regering dezelfde richting wil uitgaan met de particuliere wagens. Na de vergroening van de bedrijfswagens komt er ook een vergroening van de particuliere wagens. Natuurlijk is de context niet dezelfde. In dezen gaat het immers over het gedrag van mensen, terwijl het in ons ontwerp gaat over het gedrag van bedrijven. Daarom is het belangrijk dat er inzake particuliere wagens heel goed wordt nagedacht over flankerende maatregelen en dat alternatieven, zoals openbaar vervoer en fietsbeleid, worden uitgewerkt. De beslissing moet worden aangegrepen om na te denken over de manier waarop een modal shift in gang kan worden gezet.

Ik heb begrepen dat het allemaal redelijk snel moest gaan bij de Vlaamse regering. De vorige spreker zei dat het niet zozeer gaat over de maatregel maar veeleer over de manier waarop de transitie moet worden aangepakt. Vlaanderen heeft de transitie mijns inziens nog niet uitgewerkt, er moet nog veel worden uitgeklaard. Blijkbaar is het zelfs geen Vlaamse bevoegdheid, maar dat is voor mij op dit ogenblik niet het belangrijkste. Het belangrijkste is dat de meerderheid in Vlaanderen ervan overtuigd is dat het vergroenen van het wagenpark een goede zaak is. En dat is het ook, mits de juiste omkadering. Als het vergroenen van bedrijfswagens een belangrijke klimaatmaatregel is, dan is het vergroenen van particuliere wagens dat ook.

Dat alles heeft echter wel tot gevolg dat ik een beetje in de war ben met betrekking tot de houding van de collega's van de N-VA. De N-VA heeft hier in de commissie tegen de vergroening van de bedrijfswagens gestemd maar stelde drie weken later aan de overkant van de straat zelf voor om de particuliere wagens te gaan vergroenen. Het is niet eenvoudig om die logica te begrijpen. Waarom die andere houding? Waarom die spreidstand?

Collega, u hebt het daarnet uitgelegd. U bent ingegaan op details maar niet op de grote lijnen. Laten we zien hoe beide dossiers evolueren.

In elk geval moet die andere houding uitgeklaard worden met meer argumenten. Ik hoor hier vandaag dat er een strengere houding is tegenover de mensen dan tegenover de bedrijven. Er kan nog een adder onder het gras zitten, waardoor men wil terugkomen op de engagementen aangegaan door de Vlaamse regering. Ik hoop echter uit de grond van mijn hart dat dit niet het geval zal zijn. Ik hoop ook uit de grond van mijn hart dat de N-VA dit wetsontwerp vandaag alsnog zal goedkeuren, om de houding van de collega's aan de overkant van de straat consistent te volgen.

05.03 Joy Donné (N-VA): U hebt de hele tijd verwezen naar mijn uiteenzetting. Uw betoog was voorbereid voordat u het mijne hebt gehoord, dat begrijp ik. Gedurende tien minuten heb ik het wel uitsluitend gehad

over de problemen die we hebben met de transitiefase, en de principes van haalbaarheid en betaalbaarheid die wij hanteren aan de hand van de ABC-test, met name of er aanbod is, of de maatregelen betaalbaar zijn en of er voldoende capaciteit is. Die drie elementen hanteert de Vlaamse regering aan de overkant van de straat ook voor haar transitie. Wij vinden die niet terug in het verhaal.

Mijn opmerkingen en de positie die ik inneem, zijn zeer coherent met die van de Vlaamse regering. We zeggen exact hetzelfde. Het gaat om de transitie. Natuurlijk willen we allemaal vergroening, maar het gaat om de manier waarop we die willen verwezenlijken. Vlaanderen stelt daar randvoorwaarden. Dat is heel belangrijk.

Ik stel dat we dezelfde randvoorwaarden ook hier van toepassing moeten maken. U zegt dat het daar over particulieren gaat en hier over bedrijven. Een kleine zelfstandige die met een wagen naar zijn werk moet of bezoeken moet afleggen, zoals een thuisverpleegkundige, is ook een particulier. Die persoon zit misschien in een bedrijfswagen, maar die zal de maatregelen even fel voelen. Ik begrijp dat onderscheid niet goed. Ik ben heel duidelijk geweest in de redenen waarom wij tegen het voorstel zijn, ook al zijn we het uiteraard eens met de doelstelling op de middellange termijn.

05.04 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer Vanbesien, u houdt er een zeer selectieve lezing op na van het Vlaams klimaatplan met betrekking tot de vergroening van het particulier woon-wagenpark. Het is geschetst door de heer Donné. De voorwaardelijkheid en de betaalbaarheid zijn heel belangrijk, maar de echte agenda in het verhaal is de agenda van mevrouw Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit. Zij heeft duidelijk in de pers aangegeven dat een van haar natte dromen is om minder auto's op de baan te zien. Particulieren hoeven niet noodzakelijk nog over een auto te beschikken. Zij schuift bijvoorbeeld het autodelen als alternatief naar voren. Dat is de echte agenda van de vergroening en er is geen andere.

05.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mevrouw de voorzitter, ik wil graag even reageren op de onderbreking van collega Donné. Als lid van de meerderheid voel ik mij uiteraard aangesproken, zeker wanneer we een ontwerp bespreken dat de Vooruitfractie van harte steunt.

Mijnheer Donné, u zegt dat u achter de doelstellingen staat. Om doelstellingen te halen, moet er wel bereidheid zijn om inspanningen te leveren. Dat wordt nu net beoogd met het wetsontwerp: de nodige inspanningen leveren, opdat het voor meer particulieren, zelfstandigen en bedrijven een haalbare kaart wordt om effectief over te stappen naar elektrische mobiliteit. Ja, er is een verschrikkelijke versnelling nodig in de creatie van laadinfrastructuur, maar in het ontwerp zitten net maatregelen die dat ondersteunen. Ja, het klopt dat er vandaag nog niet voldoende betaalbare elektrische wagens op de markt zijn, maar er moet wel druk komen op de markt om dat aanbod te creëren. Dat aanbod zal er komen, want alle autoconstructeurs hebben aangekondigd dat zij op relatief korte termijn gaan voor *full electric*. Volgend jaar en de daaropvolgende jaren zullen er steeds meer, ook betaalbare, modellen op de markt komen.

Mijnheer Donné, u komt met het mantra van haalbaarheid en betaalbaarheid. Sta me toe dat te plaatsen in het licht van de houding van de door N-VA-geleide regering, die plannen indient zogenaamd om zich in te schrijven in de doelstelling die u hier zegt te ondersteunen, maar waarbij die doelstelling nooit behaald kan worden. Het is wel de bedoeling dat we aan de CO₂-reducties geraken. De zelfverklaarde ecorealisten bepleiten altijd een ongebreideld geloof in technologische vooruitgang, innovatie, de weerbaarheid en flexibiliteit van onze industrie, de vaart der volkeren, waarin wij voorop moeten lopen. Het verbaast mij dan ook dat u op het aangehaalde punt een conservatief verhaal ophangt, waarbij u zegt dat het allemaal niet haalbaar is. De evolutie is zich aan het voltrekken, collega's van N-VA. Wij krijgen de keuze om daarin al dan niet mee te gaan, om vooruit te lopen, dan wel een speelbal te worden van de omstandigheden. In dat laatste geval zal er nogal een factuur op ons afkomen, niet alleen voor de begroting, maar ook voor de mensen in ons land. Dat willen wij net vermijden.

Ik vind dat uw verhaal geheel inconsequent is ten opzichte van uw uitspraak dat u de doelstellingen van het ontwerp ondersteunt. U moet wel bereid zijn inspanningen te leveren om doelstellingen te behalen.

05.06 Joy Donné (N-VA): Ten eerste, u hebt het steeds over de inspanningen die de regeringen leveren. Maar het zijn niet de regeringen, die de inspanningen leveren, maar wel de burgers. Zij zullen de inspanningen moeten leveren. Niet u, maar de burgers.

We kunnen elk bij onze slogans blijven, maar ik heb   n heel concrete vraag. Denkt u dat er over anderhalf jaar een volwaardig elektrisch alternatief is dat niet duurder is voor iedereen die met een bedrijfswagen rijdt,

dus ook voor de lage lonen, waar uw partij zogezegd voor opkomt? Durft u dat nu met de hand op het hart zeggen? Neen.

05.07 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Dat getuigt van een onwaarschijnlijk eenzijdige kijk op mobiliteit. Het ontwerp behelst ook aanpassingen aan het mobiliteitsbudget. Dat moet ervoor zorgen dat het niet meer vanzelfsprekend is dat werknemers hun auto krijgen en dan daarmee hun plan trekken, maar dat zij de keuze hebben om verschillende mobiliteitsmodi met elkaar te combineren. In die verschillende modi moet ook geïnvesteerd worden, bijvoorbeeld door collectieve vervoersoplossingen. Daarvoor trekt de regering ook extra geld uit. Maar de Vlaamse regering, waarover uw partij het leiderschap heeft, bespaart hier al jaren op. U investeert daar niet in.

Als er één partij een pleidooi voert om ervoor te zorgen dat iedereen toegang heeft tot duurzame mobiliteit, dan zal het mijn partij wel zijn. Als er één partij is, die constant het omgekeerde doet, namelijk besparen op de alternatieven, dan is het die van u, collega Donné. Steek de hand dus eerst in eigen boezem.

05.08 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer Donné, u verwijt mij mijn betoog te hebben geschreven voor ik wist wat u zou zeggen, en dat mijn tekst bijgevolg niet klopt. Dat is niet helemaal correct. Mijnheer Donné, wat u vandaag zegt, hebt u immers ook al in de commissie gezegd. Ik wist welke uw argumenten zouden zijn. Als ik zeg dat ik uw argumenten om het wetsontwerp niet te steunen, nogal dun en in de marge vind, dan hebt u dat zelf bevestigd door te stellen dat u akkoord zou gaan, gesteld dat de meerderheid ermee zou instemmen om hybride wagens nog twee jaar langer toe te laten.

Dus voor u hangt het steunen van het wetsontwerp ervan af of een hybridewagen nog twee jaar ondersteuning krijgt of niet. Dat vind ik een detail, temeer omdat Vlaams minister Diependaele in Vlaanderen het belastingvoordeel voor hybridewagens al heeft afgeschaft. Auto's die elektrisch rijden of met een nuluitstoot wel, maar hybride niet. Voor u maakt dat het verschil uit of u het wetsontwerp al dan niet steunt.

Ten tweede, stelt u steeds opnieuw de vraag of er binnen anderhalf jaar betaalbare wagens zullen zijn in elke categorie. Het wetsontwerp gaat in vanaf 2026. Dat is later dan binnen anderhalf jaar. Er komt een overgangperiode waarin we langzaamaan particulieren en bedrijven zullen stimuleren om al op die lagere uitstoot en vergroening over te schakelen. De verplichting komt er vanaf 1 januari 2026. Het is overigens geen verplichting, maar het fiscale voordeel verdwijnt.

Mijnheer Ravyts, u zegt dat de agenda van Vlaams minister Peeters erin bestaat een modal shift te overwegen. De vraag is: hoe kunnen we de mobiliteit anders organiseren? Ook ik vind dat een van de onderdelen van het Vlaamse voorstel die moeten worden uitgewerkt. We moeten nadenken over openbaar vervoer en over die modal shift. Ik juich de agenda van Vlaams minister Peeters dus toe.

Wat me ook erg tevreden stemt, is dat de vergroening van het particuliere wagenpark er ook in Vlaanderen voor zal zorgen dat er een prioriteit zal worden gemaakt van de nodige infrastructuur. Het wetsontwerp waarover wij vandaag zullen stemmen, bevat een onderdeel over de ondersteuning van laadpalen bij particulieren, alsook bij bedrijven die hun laadpalen ter beschikking stellen van het brede publiek. Als nu ook Vlaanderen zal meewerken aan een versnelde uitrol van openbare laadpalen en een versterking van het elektriciteitsnet, dan werken we echt samen aan dezelfde doelstelling, elk vanuit onze eigen bevoegdheden. Samenwerken is zoveel beter dan elkaar tegenwerken. Ik ben er dan ook grote voorstander van.

05.09 Björn Anseeuw (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vanbesien, ik denk dat ik een ander wetsontwerp heb gelezen en besproken, ook in de commissie voor Sociale Zaken, Werk en Pensioenen. U zegt dat de regeling pas in 2026 ingaat. Lees ik het dan fout dat er niet alleen fiscaal, maar ook sociaal vanaf halverwege 2023 fors meer bijdragen worden gevraagd? Dat heeft minister Vandenbroucke trouwens ook bevestigd in de commissie voor Sociale Zaken, Werk en Pensioenen: de inkomsten van de sociale bijdragen op bedrijfswagens zullen in de komende vijf jaar verdubbelen. U zegt daarentegen dat de regeling in de komende vijf jaar niet ingaat en dat ze pas in 2026 ingaat. Zegt u nu dat noch werkgevers, noch werknemers iets zullen merken van dit wetsontwerp vóór 2026? Of zegt u dat ze dat wel zullen merken en hebt u zich daarstraks vergist?

05.10 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer Anseeuw, fiscaal zullen we niets merken tot 2026.

05.11 Joy Donné (N-VA): Mijnheer Vanbesien, niemand zal vóór 2026 fiscaal iets voelen? Is dat wat u zegt?

05.12 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer Donné, dat is wat ik zeg.

05.13 Joy Donné (N-VA): Hebt u het wetsontwerp gelezen?

05.14 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Ja, ik heb dat gelezen.

05.15 Joy Donné (N-VA): Wat gebeurt er midden 2023 met iemand die zich een hybridewagen of een wagen met een verbrandingsmotor aanschaft?

05.16 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Vanaf 2026 zullen die hogere bijdragen moeten betalen.

05.17 Joy Donné (N-VA): Nee, midden 2023. Hebt u dat dan niet gelezen? Mijnheer de minister kan het misschien bevestigen? Ik denk dat u misschien een andere tekst hebt. Sorry, ik lach daar niet mee, binnen anderhalf jaar gaan de lasten omhoog voor mensen die geen elektrische wagen kunnen kopen. U zegt dat het ingaat in 2026. Dat klopt niet! Ik begrijp dat u mijn amendement onnodig vindt.

05.18 Minister Vincent Van Peteghem: Mevrouw de voorzitter, ik wil me niet mengen in de discussie, maar de infasering start vanaf 1 juli 2023. Dat is de startdatum. Ook wat de N-VA zegt, zeker op fiscaal vlak, is niet correct. We moeten natuurlijk een startdatum nemen. De startdatum van de infasering moet worden vastgelegd.

Wat we niet doen, is die startdatum op vandaag, morgen of begin volgend jaar leggen. Dat doen we niet. We doen dat op 1 juli 2023. Op dat ogenblik zullen we kijken naar het soort wagen. Is dat een elektrische wagen? Dan is dat een positieve situatie, die vandaag al bestaat en die we op dat ogenblik dus al zullen hebben. Bij alle wagens die vanaf 1 juli 2023 worden aangekocht, zal worden gekeken naar het soort wagen. De fiscale impact daarvan zal dan van toepassing zijn vanaf 1 januari 2025, want dan gaan we naar 75 %, 50 %, 25 % en 0 %. Zeggen dat er vanaf 1 juli 2023 een fiscale impact zal zijn op de wagens die vanaf dan worden gekocht, is dus niet correct.

Wat wel waar is, in tegenstelling tot wat de heer Vanbesien daarnet heeft gezegd, is dat de fiscale aftrekbaarheid vanaf 1 januari 2025 van 100 % naar 75 % daalt en zo verder omdat we heel duidelijk hebben afgesproken dat vanaf 1 januari 2026 het volledige fiscale voordeel enkel maar van toepassing zal zijn op emissievrije wagens.

05.19 Björn Anseeuw (N-VA): Mijnheer de minister, mijnheer Vanbesien heeft zich dus vergist.

Ik heb nog een vraag. U hebt gesproken over het fiscale gedeelte. De geraamde inkomsten van de socialezekerheidsbijdragen als gevolg van dit wetsontwerp zullen in die periode verdubbelen omdat de regering ervan uitgaat dat van zodra er meer sociale bijdragen worden gevraagd toch niet alle bedrijven en werknemers zullen kunnen voldoen aan wat hier wordt gevraagd.

Met andere woorden, u legt iets op waarvan u weet dat niet iedereen eraan kan voldoen en dus zal moeten betalen. Deze regering rekent op een verdubbeling van de sociale inkomsten op bedrijfswagens enkel als gevolg van dit wetsontwerp, want dat is wat minister Vandenbroucke heeft gezegd. En die verhoging begint eigenlijk al halfweg 2023, want men gaat ervan uit dat in 2023 slechts 60 % van de bedrijfswagens die door die socialezekerheidsbijdragen worden gevat elektrisch zal zijn.

Dat gaat niet over 10 of 20 miljoen euro, maar over een half miljard euro per jaar als dat op volle snelheid komt. Een half miljard euro extra sociale bijdragen die uit de zak van de mensen wordt geklopt terwijl ze niet allemaal kunnen voldoen aan de voorwaarden waaraan ze moeten voldoen om de verhoging van de sociale bijdragen te ontlopen. Dat is geen beleid voeren, dat is zeggen tegen de mensen dat ze hun plan maar moeten trekken als het niet lukt. Zoals collega Donné al uitgebreid heeft uitgelegd, is een bedrijfswagen voor heel veel mensen geen overbodige luxe, maar een essentieel onderdeel van hun verloning. Vaak hebben ze die ook nodig om hun werk te kunnen doen.

De regering zegt die mensen echter dat zij hun plan moeten trekken of dat zij dubbel en dik moeten betalen. Dat blijkt immers uit de cijfers die minister Vandenbroucke heeft gegeven. Het is dus klinkklare onzin dat de mensen hier niets van zullen voelen tot 2026. Meer nog, het zijn eigenlijk platte leugens. Sorry dat ik het zo

sterk moet uitdrukken, maar het is gewoon zo. (*Applaus*)

05.20 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): De discussie over dat deel hebben wij ondertussen gehad. Ik wil graag naar een volgend punt, als u mij dat toestaat.

Collega Vandenbroucke heeft al gezegd dat wij vandaag ook het systeem van het mobiliteitsbudget aanpassen. Dat is vooral de verdienste van collega Van den Bergh. Door die aanpassing zal het alternatief voor een bedrijfswagen ook aan populariteit winnen. Zo kunnen wij beginnen aan de afbouw van het aantal bedrijfswagens, wat al een degelijke aanzet vormt om aan het tweede van de drie problemen te werken die ik daarnet heb geschetst, namelijk dat van de files en de mobiliteit.

Er is nog een ander aspect van de versnelling van het elektrificeren van het wagenpark, meer bepaald de energietransitie, ook een onderwerp dat u na aan het hart ligt. Mijn gezin rijdt nu bijna twee jaar met een elektrische wagen. Dat is geen luxemodel maar een gewone gezinswagen. Mijn vrouw gebruikt die wagen om naar het werk te gaan. Mijn ervaring is dat de batterij van die wagen voor zo'n 10 tot 15 % van de dag wordt gebruikt, maar dat de wagen het grootste deel van de dag stilstaat. Dat zal voor veel wagens het geval zijn. Wij weten immers dat auto's gemiddeld 96 % van de tijd stilstaan.

Deze week konden wij in de pers lezen dat thuisbatterijen als zoete broodjes verkopen door de hoge elektriciteitsprijs en de afgeschafte terugdraaiende teller. Als men over thuisbatterijen spreekt, spreekt men meestal over een batterij van gemiddeld 5 tot 10 kilowattuur. Mijn wagen heeft een batterij van 62 kilowattuur. Zoals ik zei, is die meestal grotendeels opgeladen en staat de wagen het grootste deel van de tijd stil. Wat zou er gebeuren als ik die batterij kan koppelen aan een laadpaal die in twee richtingen werkt, waarbij mijn batterij zou opladen wanneer er een overschot is aan groene energie en energie zou afgeven wanneer er een piek is in de vraag? Als men dat kan doen met enkele honderdduizenden elektrische wagens, dan kan men daarmee de grote pieken in de vraag naar elektriciteit opvangen.

In dat geval wordt er een kerncentrale uitgespaard. Misschien is die technologie wel concreter, realistischer, sneller en goedkoper dan een eventuele modulaire kerncentrale, die misschien over vijftientig jaar operationeel kan zijn. Wij beschikken dan over de benodigde capaciteit met de batterijen van de bedoelde wagens.

Dat is geen sciencefiction. De technologie bestaat en heet *vehicle-to-grid*. Wie weet kan een dergelijk systeem zelfs meedingen in een volgende peiling voor het CRM, om op die manier mee te werken aan de bevoorradingszekerheid en de reservecapaciteit.

Ten slotte is er het derde probleem van de bedrijfswagens, namelijk het fiscale gunststelsel en dus het aspect van sociale rechtvaardigheid. De huidige vivaldiregering maakt werk van een belastinghervorming. In het regeerakkoord staat dat het de bedoeling is om alternatieve verloningsvormen om te buigen naar verloning in euro's.

Het thema zal in dat kader opnieuw aan bod komen. Laat er ons echter voor zorgen dat de bedrijfswagens, zolang ze hier nog rijden, ten minste bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, het verminderen van onze CO₂-uitstoot en, wie weet, zelfs aan het balanceren van ons elektriciteitsnetwerk.

Collega's, om al die redenen zal onze fractie het wetsontwerp met overtuiging steunen.

05.21 Reccino Van Lommel (VB): Mevrouw de voorzitter, collega's, het is altijd bijzonder om te horen hoe de goeroes van bepaalde dossiers zonder afdoende kennis hier in het Parlement uiteenzettingen komen geven.

Zonder dat de nieuwe wetgeving van kracht is, hebben wij de voorbije weken en maanden kunnen vaststellen dat de vergroening van de bedrijfswagens niet uit de media was weg te slaan. Dat gold trouwens niet alleen voor de media, ook heel wat fiscalisten zijn met het dossier aan de slag gegaan en er zijn tal van webinars georganiseerd.

Telkens wanneer ik iets hoorde over de vergroening van de bedrijfswagens, moest ik echter spontaan denken aan Holle Bolle Gijs. Jullie kennen het rijmpje wel van Gijs op de holle, bolle wagen. Dat versje ging als volgt, collega's: "Heb je wel gehoord van de holle, bolle wagen / waar die Gijs op zat? / Hij kon schrokken / grote brokken / een koe en een kalf / en een heel paard half / een os en een stier / zeven tonnen bier / een

schip vol rapen / en een kerk vol schapen, / en nog kon Gijs van de honger niet slapen."

Ik zie een aantal collega's lachen, maar eigenlijk staat Gijs hier symbool voor de Belgische Staat, die inderdaad hol en bol is. Waarom is die Belgische staat hol, collega's? Omdat die kunstmatige Staat de hardwerkende Vlaming steeds weer niet het beleid geeft dat hij verdient. Een holle Staat, omdat hier steeds weer maatregelen worden genomen zonder afdoende na te denken. Waarom is de Belgische Staat bol? Die is bol, omdat hij graag met grijpgrage hand in de zakken zit van de gewone man en van de ondernemers die opnieuw het gelag zullen moeten betalen, de ondernemers die uiteindelijk de welvaart in dit land creëren. Waarom is de Belgische Staat bol? Omdat men nooit genoeg heeft, waardoor we nu al bijna de hoogste belastingen ter wereld hebben. Wat krijgt men in ruil? Niets of amper iets. Waarom is de Belgische Staat nog bol? Omdat men in dit Parlement maar niet genoeg kan krijgen van de klimaatsymboliek.

Collega's, net omdat de Belgische Staat hol en bol is en de Vlaming als een leeggezogen melkkoe wordt behandeld, zijn die bedrijfswagens zo populair. In het verleden heeft men bedrijven de nodige creativiteit aan de dag laten leggen om arbeid betaalbaar te houden en gaandeweg is dat een onderdeel van het pakket geworden.

Daardoor zijn er, zoals het wetsontwerp vermeldt, inderdaad 700.000 bedrijfswagens in dit land. We moeten die cijfers echter in het juiste perspectief durven te plaatsen. Tien procent van alle wagens op de weg zijn bedrijfswagens. De gemiddelde bedrijfswagen heeft een leeftijd van anderhalf jaar. De gemiddelde privéwagen heeft een leeftijd van tien jaar. Die laatste maken 90 % van het wagenpark uit.

Ik verzin deze cijfers niet. Een jaar voor dit wetsontwerp in de commissie voor Financiën werd behandeld, hebben wij naar aanleiding van een aantal wetsvoorstellen van collega's al hoorzittingen in de commissie voor Klimaat gehouden.

Ik kan alleen concluderen dat bedrijfswagens over het algemeen jonge wagens met een lage CO₂-uitstoot zijn. Bedrijven nemen hun verantwoordelijkheid vandaag al. Daarmee pleit ik niet voor het bestraffen van het privéwagengebruik, wat de Vlaamse regering doet in het klimaatplan dat zij vorige week nog snel heeft opgesteld, en waarmee zij haar ziel heeft verkocht, om nog te kunnen aanschuiven voor het dessert van de COP26.

De toelichting van het wetsontwerp is duidelijk, het gaat over het behalen van de Europese doelstellingen in 2030. Ook al zijn de bedrijfswagens helemaal niet het grote probleem, toch moeten de bedrijven hiervoor opdraaien. Het gevolg daarvan is dat zij die elektrische wagens daarna op de tweedehandsmarkt aan particulieren verpatsen.

De linkers wrijven vandaag toch wel in hun handen. Al jaar en dag staan de linkse partijen, socialisten en groenen, bijzonder afgunstig en jaloers tegenover werknemers die met een bedrijfswagen rondrijden, misschien omdat die partijleden het allemaal met een bakfiets moeten stellen. Welnu, doe dan alstublieft iets aan belasting op werk. Dat is namelijk de sleutel voor minder bedrijfswagens op de baan.

Tegenwoordig wordt alles gekaderd in klimaatdoelstellingen. Dat wil zeggen dat het voor heel wat leden in het Parlement vandaag opnieuw een hoogdag is. Enkele weken geleden beleefden we hier ook al een hoogdag met de goedkeuring van de resolutie voor de COP26. Eerste minister Alexander De Croo heeft ondertussen zijn politiek orgasme, als ik dat zo mag zeggen, al gehad op de COP26, toen hij voor een lege zaal sprak, wat overigens alles zegt over de interesse in dit land. Vandaag wil het Parlement een vergelijkbaar hoogtepunt beleven, alles om de klimaatsymboliek te voeden. De COP26 is nog bezig; wat een mooi signaal is het dan om vandaag over de nu voorliggende wettekst te kunnen stemmen.

Ik moet echter vaststellen dat de wetgeving door heel wat bedrijven als een anticlimax gezien wordt en ik word van die wetgeving nu ook niet bepaald wild. Hoe kan men bedrijven aansporen tot elektrisch rijden, terwijl amper ministers zelf verantwoordelijkheid opnemen inzake eigen vervoer. Voor politici gaat hetzelfde op, want ik zie in de parkeergarage van het Parlement echt niet veel elektrische wagens staan. Van hypocrisie gesproken.

Bedrijfswagens zijn al jaar en dag onderwerp van discussie in het Parlement. Ik neem u graag even terug mee in de tijd.

Het begon met de regering-Di Rupo een aantal jaren geleden. Zij begon te sleutelen aan het voordeel van

alle aard, zoals het voordeel van alle aard voor werknemers en het aandeel verworpen uitgaven in de vennootschapsbelasting. Er zijn meer bedrijfswagens in Vlaanderen dan in Wallonië; dat komt sommigen natuurlijk ook wel heel goed uit. In de vorige legislatuur, met de regering-Michel, was er de hervorming van de vennootschapsbelasting. De aftrekbaarheid zou uiteindelijk ook dalen. Er werd een lagere aftrekbaarheid ingesteld als een soort van compenserende maatregel, omdat het tarief van de vennootschapsbelasting zou dalen. Vanaf 2020 is de gemiddelde aftrekbaarheid van een bedrijfswagen al met minstens 20% gedaald. De verworpen uitgaven zijn gigantisch de lucht in gegaan als compenserende maatregel voor dat lager tarief van de vennootschapsbelasting.

Daarbovenop is nog eens het hele systeem van de CO₂-uitstoot waarbij we ook al niet meer mogen werken met de NEDC-uitstootnorm. Het is ondertussen WLTP-norm geworden, waardoor de gemiddelde CO₂-uitstoot sowieso al gestegen is en de aftrekbaarheid nog eens extra naar beneden is gegaan. Het is bijzonder triest dat de evaluatie van de nieuwe wetgeving rond de aftrekbaarheidsregels niet is afgewacht. Men heeft meteen de ambitie getoond om de regelgeving alweer straffer te maken. De vorige wetgeving is nochtans pas ingegaan in aanslagjaar 2021, boekjaar 2020. Dat betekent dat de vennootschapsaangiften nog maar één jaar zijn ingediend volgens de nieuwe regels en nu komen er opnieuw andere regels, straffer en erger. Ik begriep het niet. Dat zegt alles over rechtszekerheid in dit land.

Men heeft kennelijk een zeer kort geheugen en is al vergeten dat nog maar pas nieuwe wetgeving in werking is getreden. Bedrijven moeten elke keer weer opnieuw maar volgen en men verwacht dat ze met een eenvoudige druk op de knop van versnelling schakelen, telkens als de wetgeving verandert. Zo zit de wereld niet in mekaar volgens mij.

Tot op vandaag kan de minister, ook met de voorgestelde wetgeving, rechtzekerheid niet garanderen. Waarom? Het ontwerp bepaalt dat er in 2026 een evaluatie zal gemaakt worden in het licht van de overheidsfinanciën. Dat wil dus zeggen dat, als in 2026 wordt vastgesteld dat er weinig geld in de kas komt, de wet opnieuw zal worden aangepast. Ik garandeer u, collega's, dat dat zal gebeuren.

Tot op vandaag heb ik geen enkel antwoord gekregen op de vraag hoe men de miljarden euro's aan taksen, accijnzen en btw aan de pomp zal compenseren. Wie zal die rekening betalen? Daarover hoor ik helemaal niets. Dat betekent dus dat het zwaard van Damocles boven het hoofd hangt van wie morgen een elektrische wagen bestelt. Immers, rechtszekerheid bestaat niet in dit land. Misschien komt u volgend jaar weer met nieuwe aftrekregels en zijn de burgers opnieuw gesjareld. Wie dus schakelt, zal dus bedot worden.

Er is nog maar één fiscaal jaar afgesloten volgens de nieuwe aftrekregels. Als ik dan toch naar het verleden kijk, collega's, dan zien we dat de aftrekbaarheid voor 2019, aanslagjaar 2020, voor een ietwat zuinige auto met een vrij lage CO₂-uitstoot rond 80 % lag. Volgens het wetsontwerp komt het percentage aftrekbaarheid vanaf 2031 uit op 67,5 %. Tekenend we de tijdslijn uit en zet men alles in perspectief, dan kan men niet anders dan concluderen dat u de mensen iets aan het wijsmaken bent.

Ik vraag mij af wie van u al een bezoek aan een autohandelaar heeft gebracht. Men vindt er in de showrooms amper elektrische modellen. Wie vandaag een elektrische wagen bestelt, merkt dat die pas in 2023 wordt opgeleverd. Sommige autofabrikanten plaatsen zelfs bepaalde elektrische modellen on hold, omdat het geen zin heeft om ze te bestellen, aangezien ze niet leverbaar zijn. Dat heeft onder meer te maken met het tekort aan chips, denk maar aan de afgebrande fabriek in China en de orkaan die schade heeft veroorzaakt in een fabriek in de Verenigde Staten. Chinese en Amerikaanse wagens zijn nog wel enkele maanden leverbaar, maar alle Europese autoconstructeurs van elektrische wagens kunnen niet volgen en kunnen zelfs in 2022 geen elektrische wagens meer afleveren. Hoe kunnen sommigen zo wereldvreemd zijn?

Stel nu nog dat men zo'n wagen kan aankopen en zijn bedrijfswagen wegdoet in 2023. Niet alle bedrijfsvoertuigen komen op de particuliere markt terecht. Als een andere bedrijfsleider geïnteresseerd is en die wagen inschrijft, dan is er de nieuwe belastingaftrekregeling van 2023, wat dus betekent dat de wagens op de tweedehandsmarkt niets meer waard zijn. Daarmee schuift u nog maar eens extra kosten in de schoenen van de bedrijven. Er zullen dus geen betaalbare alternatieven zijn, niet in 2022 en niet in 2023. U kent de markt gewoonweg niet.

Niet alleen de levertermijn is een probleem, maar ook de prijs. Ik geef een voorbeeld. Een kmo heeft een vertegenwoordiger in dienst die veel kilometers aflegt en die een wagen nodig heeft. Voor iemand die de hele dag moet rondrijden, is een auto met een rijbereik van 200 km onvoldoende en moet een duurder

model worden aangekocht. Dan komt men al snel uit bij een prijs van 65.000 tot 70.000 euro.

Een kmo kan dat niet betalen. Er wordt gezegd dat de werknemer dankzij het mobiliteitsbudget in de toekomst zal kunnen kiezen, maar bedrijven zullen hun werknemers niet meer laten kiezen, want zij willen geen 65.000 euro uitgeven, ook niet voor een vertegenwoordiger die zijn wagen elke dag nodig heeft.

U maakt de mensen bovendien iets wijs als u zegt dat elektrische wagens op termijn goedkoper zullen worden dan wagens met verbrandingsmotoren. Ik hoor heel andere signalen: een elektrische wagen zal nooit een lagere kostprijs hebben dan een wagen met een verbrandingsmotor, tenzij men zijn werknemers een veel kleinere wagen of een kale wagen zonder opties geeft. Misschien kan men dan nog min of meer in de buurt raken, maar laat ons alstublieft stoppen appels met peren te vergelijken. Ook op het vlak van het aanbod in de komende jaren kunt u geen enkele garantie geven, niet in 2022, niet in 2023 en ook niet erna.

Ik zie nog een probleem, namelijk alles wat met elektriciteit en bevoorrading te maken heeft. Nu al is het nipt. Minister Van der Straeten zit te trekken en te sleuren aan haar dossiers om alles rond te krijgen. Het falende energiebeleid zal nu al leiden tot een massale import van energie. De wetgeving voorziet er inderdaad in dat investeringen in laadpalen zullen worden gestimuleerd, maar men kan de investering in een laadpaal alleen bijkomend aftrekken indien hij stroom uit hernieuwbare energie gebruikt, terwijl de regering zelf gascentrales wil opendoen, die geen hernieuwbare energie leveren. Zullen alle treinen van de NMBS dan ook allemaal met hernieuwbare energie rondrijden? Begin alstublieft bij uzelf voordat u verplichtingen oplegt aan bedrijven en werknemers. Dat beleid zal ook alleen maar leiden tot een hogere vraag naar elektriciteit, waardoor de prijs daarvan de hoogte zal worden ingejaagd en ook huishoudelijke elektriciteit duurder zal worden. Het zal dus ook duurder worden om de wasmachine van moeder de vrouw te laten draaien.

Wat de laadinfrastructuur betreft, is het voor de inwoners van dichtbevolkte steden, zoals mijn stad Turnhout, bijzonder moeilijk om hun wagen op te laden wanneer ze zich uiteindelijk een elektrische wagen hebben aangeschaft. In een dichtbevolkt centrum met rijhuizen is het niet mogelijk om zomaar een kabel over de stoep te leggen. Dat is niet de bedoeling. De hele stad vol laadpalen zetten zal ook geen oplossing zijn. Het zijn allemaal uitdagingen waarmee we vandaag de dag te maken hebben en waarvoor onvoldoende garanties worden geboden.

Ik zou durven te zeggen dat u de mensen iets vergeet te vertellen, maar uiteindelijk heeft de heer Vanbesien daarjuist het tipje van de sluier gelicht. Autobatterijen moeten in de toekomst een buffer vormen. De elektrische wagens moeten dus de oplossing vormen voor het falende energiebeleid, omdat de bevoorradingsszekerheid in het gedrang komt. U kunt uw auto thuis dus niet opladen wanneer u wilt. De autobatterijen dienen als buffer, wat betekent dat u met de elektriciteit van uw auto in de toekomst zult moeten wassen en koken, en in feite uw vrijheid zult moeten afgeven. Eigenlijk worden de bedrijfswagens weer misbruikt voor het falende energiebeleid.

Alvorens u me ervan zou verdenken een verzuurd politicus te zijn, wil ik u zeggen dat ik technologie toejuich. Ik ben zelf persoonlijk een *early adopter*, ik zal altijd meegaan met mijn tijd en ik heb absoluut vertrouwen in technologische ontwikkelingen. Ik ben dus niet tegen elektrische wagens, wel integendeel. Ik kijk evenwel naar technologie en vooruitgang zonder oogkleppen, zonder dat de mensen er uiteindelijk slechter van worden. Een revolutie is in dit geval immers niet goed. Een evolutie zou veel beter zijn.

Soms ben ik wel voor een revolutie als het bijvoorbeeld gaat om een museum te maken van dit Parlement, maar alle gekheid op een stokje: die evolutie moet haalbaar en betaalbaar zijn. Dat is vandaag de dag niet het geval. We gaan te snel. Er wordt te snel geschakeld. Die vergroening zal zorgen voor een verarming. We zien dat ook bij tal van andere zaken in verband met de energietransitie, met alles wat nu gebeurt met de COP26. De rekening zal door iemand betaald worden. De ene keer zijn het de consumenten, vandaag zijn het de bedrijven die een gepeperde rekening zullen krijgen.

Allemaal leuk en wel dat men zegt dat bedrijven elektrische wagens moeten kopen. Uiteindelijk komen die op de private markt, maar wat moet er gebeuren met al die bedrijfswagens met een verbrandingsmotor die nu nog rondrijden? Is het dan de bedoeling om die in Antwerpen op de boot te zetten en ze massaal naar Afrika te verscheppen zodat we ervan af zijn? Dat is misschien de bedoeling. Is dat uw ambitie? Waar zit dan de klimaatwinst?

Als we spreken over technologie, moeten we openstaan voor alles, maar ik hoor hier alleen maar spreken over elektrificatie. Men legt alle eieren in de mand van elektrificatie en elektrische wagens. In de voorbije

periode is er al bijzonder veel gezegd over koolstofneutrale synthetische brandstoffen. Hoe staan we daar tegenover? Is dat ook een optie in de toekomst? Wat met waterstof? Ook daar zijn er volop ontwikkelingen, maar daarover wordt er met geen woord gerept. Er wordt alleen over elektrificatie gesproken, ook door de Vlaamse regering. Volgens mij zijn dat echter allemaal valabele technologieën om mee te nemen in dit verhaal.

Ik had veel liever gezien dat men specifiek iets zou hebben gedaan aan die heel vervuilende wagens, die Hummers en de pick-ups, die als lichte vracht worden ingeschreven maar niet als dusdanig worden gebruikt. Die kunnen vandaag wel volledig worden afgetrokken. Daar zit één van de problemen, dat is één van de uitdagingen. Dat was pas rechtvaardig geweest.

Wat met de hybride wagens die nooit worden opgeladen maar gewoon worden volgetankt, waarbij het gemiddelde verbruik dan ook nog eens hoger ligt dan bij een klassieke wagen? Als u vandaag met die maatregelen was aangekomen, dan had ik kunnen zeggen dat het een goede zaak is, dat we dit nodig hebben.

Vandaag wordt er voor de zoveelste keer op rij een nieuw konijn uit de hoge hoed getoverd. Collega's, herinner u dat u enkele jaren geleden hebt geprobeerd om diesel te ontraden. Herinner u de prijzen aan de pomp. Diesel zou duurder worden en benzine goedkoper.

Wat hebben we uiteindelijk gezien? Het was een holle beslissing, want dieselwagens zijn veel beter uitgerust met bepaalde filters. Dieselwagens verbruiken ook een derde minder. Welk effect heeft dit dan op de CO₂-uitstoot?

De Vlaming slikte weer en kocht massaal benzinemotoren. Er werd aan aankondigingspolitiek gedaan. Op de tweedehandsmarkt waren dieselwagens niets meer waard, men raakte zijn wagen niet meer kwijt. Ondertussen zien we aan de pomp dat benzine duurder is geworden dan diesel. Die mensen zijn dus opnieuw bekocht.

Dan was er het nieuwe riedeltje, iedereen moest met een hybridewagen rijden. Wat zien we vandaag echter gebeuren? De hybridewagens worden op één lijn met de klassieke verbrandingsmotoren gezet. Nu dat weer achter de rug is, gaan we volledig voor elektrificatie. Om de paar jaar komen jullie hier met iets anders aanzetten.

Mijnheer de minister, ik weet dat u de wagens met verbrandingsmotoren niet verbiedt, dat klopt, maar bedrijven worden zeer zwaar gepenaliseerd. Kijk maar naar de vermenigvuldigingsfactoren voor de RSZ. In 2023 gaat het om 2,25 %, in 2026 om 4 %, in 2027 om 5,5 %. Dat zijn toch gigantische bedragen. De vraag is dan wat het volgende zal zijn. Welke rechtzekerheid hebben de bedrijven die weer te goeder trouw op deze nieuwe wetgeving zullen anticiperen? Welke garantie hebben zij dat jullie hier binnen enkele jaren niet opnieuw met nieuwe regels zullen staan?

Collega's van de meerderheid, denk vooral ook eens aan de werknemers. Door autorijden onbetaalbaar te maken, waardoor bedrijven hun werknemers uiteindelijk geen wagen meer zullen geven, terwijl u niets aan de lasten op arbeid doet, gaat men de werknemers ontgrieven. Vergeet dat niet. Het is een onderdeel van het verloningspakket. Jullie spelen dus ook met de portemonnee van de werknemer.

Collega's, jullie hebben met andere woorden niet gekozen voor de weg van de evolutie, jullie hebben niet gekozen voor een sociaal aanvaardbare oplossing, jullie hebben er niet voor gekozen om deze hervorming in een brede fiscale hervorming in te passen. Dat kleine stukje mobiliteitsbudget noem ik geen hervorming.

Jullie hebben niet gekozen voor rust in de wetgeving, want elke keer opnieuw komen jullie met iets anders op de proppen. Daarom vinden jullie in ons voor dit wetsontwerp geen partner. Het klimaatfetisjisme heeft het weer gewonnen van de ratio. Het leven van de Vlaming wordt hoe langer hoe meer onbetaalbaar en dat geldt ook voor de bedrijven, want deze keer zijn zij aan de beurt. Daar doen wij niet aan mee.

05.22 Marie-Christine Marghem (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, chers collègues, le projet soumis au vote de ce jour touche à plusieurs intérêts essentiels de notre État: la fiscalité, l'énergie et la politique climatique.

Comment marier tout cela pour obtenir un accord? En réalisant un compromis, c'est-à-dire un arrangement

dans lequel on fait des concessions mutuelles. Ou alors, autre signification du mot compromis: nous sommes dans un état intermédiaire, un moyen terme avant autre chose, autrement dit, une période de transition.

Ceci est conforme à l'accord de gouvernement qui prévoit, d'abord, que tous les nouveaux véhicules de société devront être neutres en carbone d'ici 2026 afin d'améliorer la qualité de l'air – je crois que cela peut réellement contribuer –, réduire l'impact climatique dans nos transports – dit ainsi, cela peut contribuer mais il n'y a pas que l'impact climatique dans nos transports – et encourager l'innovation dans le secteur automobile – probablement que cela va aider un peu.

Ensuite, le gouvernement mettra en place – je rappelle l'accord – "un cadre permettant aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société de recevoir un budget mobilité de leur employeur. De cette manière, on stimulera les alternatives de mobilité durable (transports en commun, vélos, voitures neutres en carbone, etc.) et la volonté d'habiter ou d'emménager près de son lieu de travail". La marche est également un élément important.

À cet égard, nous espérons, le MR espère, que les adaptations que l'on propose d'apporter au budget mobilité permettront d'en accroître le succès, prolongeant ainsi une politique que nous avons nous-mêmes engagée sous le précédent gouvernement.

Au-delà de ces objectifs extrêmement ambitieux que je viens d'épingler mais qui ne sont pas les seuls, le projet consolide deux acquis importants à nos yeux. C'est la part du compromis qui nous intéresse fortement.

En effet, la réforme ne touche pas à la formule de l'avantage de toute nature dans le chef du travailleur, qui ne voit donc pas sa situation personnelle modifiée. L'avantage de toute nature est calculé sur la base de la valeur catalogue et est conditionné par le niveau d'émission de CO₂ du véhicule, ce qui entraîne une forte diminution de cet avantage dans son chef. Cette mesure n'augmente pas la fiscalité du travailleur sur le plan global.

La réforme tient compte de la spécificité des véhicules utilitaires, et donc de la vie professionnelle des indépendants qui disposent de camionnettes et de camions, qui restent donc hors du champ de la loi. Ce type de véhicules très important pour un grand nombre de travailleurs ne peut se voir appliquer une moindre déductibilité alors qu'il est clairement établi que le secteur des camionnettes électriques n'en est, sur le plan technologique, qu'à ses balbutiements, contrairement à celui des voitures. Néanmoins, des incitants à l'investissement professionnel de camions sans émissions carbone, d'infrastructures de recharge pour l'hydrogène et d'infrastructures de recharge électrique sont prévus.

En vue de garantir cette efficacité, le projet contient aussi une clause de rendez-vous. C'est très important. J'en reviens à mon premier point: nous sommes dans un moyen terme, dans une transition, dans un état intermédiaire où des partis formant une majorité se font des concessions mutuelles qui créent des effets de droit. Ceux-ci vont devoir être évalués – cela me semble impératif et essentiel.

Il s'agit donc d'effectuer un suivi minutieux de l'évolution du marché des véhicules électriques. Monsieur le ministre des Finances, on indique que vous effectuerez un suivi annuel pour pouvoir mesurer comment l'offre et l'utilisation de voitures de société de zéro émission de carbone suivent la demande. Les résultats seront discutés pour la première fois au troisième trimestre de 2022 dans un groupe de travail. En plus, le ministre des Finances effectuera un suivi annuel du pouvoir d'achat et de la compétitivité des entreprises.

J'ai entendu, tout à l'heure, que cela déforçait le cadre juridique qui nous est proposé. Je ne pense pas qu'il s'agisse du problème. Le cadre juridique est solide et me paraît particulièrement clair. Il s'agit plutôt de voir comment, dans la réalité, ce cadre juridique va s'implémenter et ce que l'on pourra en attendre. Je ne crois pas que M. le ministre Van Peteghem devine subitement, des mois à l'avance, comment le marché va pouvoir se comporter par rapport à cette nouvelle norme, comment le pouvoir d'achat des citoyens va évoluer par rapport à celle-ci et quels seront les comportements des joueurs dans le marché.

Ce sont des procédures de *monitoring* tout à fait classiques. Elles sont absolument essentielles dans ces politiques. Ces dernières peuvent, pour des raisons que l'on n'a pas toujours prévues, connaître des ruptures technologiques qui changent complètement la donne à certains moments dans le processus.

En outre, ce sont des matières extrêmement techniques, dans lesquelles de moins en moins de gens sont en mesure d'avoir une vue globale. J'ai pu le constater à maintes reprises. Ces matières sont pourtant chargées d'énormément d'émotions.

Le projet de loi qui propose une réforme majeure soulève encore des questions pratiques, auxquelles il faut bien sûr être attentifs, telles que la capacité du réseau de distribution d'électricité. C'est bien d'utiliser l'ensemble des voitures de société comme une batterie géante. Encore faut-il que le réseau de distribution d'électricité soit en mesure d'absorber ce choc et de suivre, dans le même temps, les évolutions. Celles-ci concernent non seulement les achats des employeurs pour leurs employés, mais également ceux des particuliers qui se rendraient propriétaires de voitures électriques. On doit encore considérer l'impact du lieu de résidence sur la répartition et l'installation de bornes de recharge. On comprend tout cela assez aisément.

Dans cette optique, j'attire l'attention particulière de l'ensemble de mes collègues sur deux éléments importants que la clause de rendez-vous doit nous permettre de garder constamment à l'œil. Il s'agit, premièrement, des coûts budgétaires supplémentaires potentiels. Il y en aura déjà énormément avec le CRM, avec la norme énergétique, et avec la dégressivité *offshore* qui concernent notre parc de production. Ces voitures électriques, il faudra évidemment pouvoir les alimenter, et pouvoir produire de l'électricité en sus de ce dont nous disposons aujourd'hui.

Deuxièmement, les gains attendus en matière de réduction des émissions de CO₂ grâce à l'électrification de l'ensemble du parc automobile des entreprises, posent la délicate question de la projection énergétique faite par ce gouvernement et de l'installation de centrales à gaz dans notre parc de production. Je vais m'arrêter quelques instants pour faire une petite parenthèse de vie quotidienne comme l'ont fait certains de mes collègues.

Je roule avec une voiture hybride. Heureusement, il y a une borne avec deux prises dans ce Parlement. J'espère que, rapidement, suivant la logique de notre législation et de celle que nous allons voter aujourd'hui, nous verrons, madame la présidente, l'installation de bornes de recharge beaucoup plus intéressantes et accessibles dans ce Parlement.

Deuxièmement, il est clair que les gens qui ont une voiture hybride ou une voiture électrique, qui se sentent sous la contrainte morale et à qui on adresse une série de messages récurrents qui consistent à dire qu'ils doivent faire des efforts, sont prêts à faire ces efforts. Ils sont prêts à y mettre de l'argent, même si c'est cher et même si on les aide par le biais de ce genre de législation. On leur demande d'électrifier leur transport et de faire en sorte d'émettre le moins de CO₂ possible mais on va ruiner leurs efforts avec l'installation de centrales à gaz qui produisent quarante fois plus de CO₂ que nos centrales nucléaires. C'est un message qu'il est difficile de faire passer, vous en conviendrez.

Ce message, on le retrouve partout et pour tous les âges. Un ingénieur de ma connaissance a un enfant d'une quinzaine d'années qui doit faire un devoir sur les voitures électriques et donner son point de vue sur cette technologie. Le papa l'aide et lui explique l'exemple allemand. Il explique à son fils le *mix* énergétique allemand qui, jusqu'à 38 %, est composé de centrales à charbon et au lignite, qui sont polluantes et qui émettent des particules fines. Cet enfant de quinze ans comprend que la voiture électrique avec laquelle on va rouler sera alimentée par un système qui produit énormément de nocivité en termes de CO₂ et de particules fines. Il dit cela à son professeur et à ses condisciples et se fait barrer par le professeur qui le traite d'idiot. Comme il a quinze ans, il se dit que son professeur doit savoir quelque chose en plus que lui et que son papa et il préfère se taire pour éviter les coups. Voilà où nous en sommes!

Il va falloir faire preuve de beaucoup de pédagogie et d'intelligence dans les décisions que le gouvernement prendra prochainement en matière de parcs de production. Un parc de production ne sert pas à faire joli ou à montrer que l'on dispose des finances nécessaires pour construire des centrales, il sert à assurer la sécurité d'approvisionnement d'un pays. Celle-ci doit être garantie avec un degré suffisant d'indépendance énergétique. C'est pour cette raison qu'il convient de maintenir un parc de production qui émet le moins possible de CO₂ – je viens d'en parler – et qui soit aussi suffisamment robuste.

Nos pays voisins – France, Pays-Bas et Royaume-Uni –, qui font le choix du nucléaire et ses nouvelles technologies, n'ont pas énormément de surcapacité et ne pourront peut-être pas nous envoyer de l'électricité lorsque nous en aurons besoin. Nous appauvrissons notre parc de production alors qu'en cas de grand froid, nous allons devoir acheter l'électricité à prix fort – et peut-être même n'en aurons-nous pas. Cela entraînera

des soucis évidents de sécurité d'approvisionnement. Le cas échéant, il faudra faire l'impasse sur les voitures électriques et aller à pied. Il faudra aussi arrêter les trains, cela faisant partie du plan de délestage.

Monsieur le ministre des Finances, le défi de la réforme est très ambitieux et requiert un suivi attentif de la situation. Il ne s'agit pas uniquement de verdissement fiscal et social de la mobilité, ni de l'environnement, il s'agit aussi de répondre de manière techniquement et globalement adéquate aux défis climatiques, à ceux de la sécurité d'approvisionnement de notre pays et à ceux de la facture d'électricité de nos concitoyens.

Enfin, n'oublions pas que nous devons intégrer harmonieusement dans cette réforme spécifique tout ce que nous amènera la réforme fiscale que vous créerez.

Vous vous trouvez devant une tâche titanesque et très lourde – nous nous en rendons compte –, dans laquelle nous vous soutiendrons.

À ce sujet, je vous rappelle que nous souhaitons organiser une consultation très large à propos de cette réforme, non seulement avec le Conseil supérieur des Finances mais aussi avec la société civile – donc pas uniquement avec les institutions, mais également avec les citoyens, les fiscalistes et les entrepreneurs.

Je souligne là encore l'aspect émotionnel de notre tâche au regard d'une grande réforme fiscale et étant donné la période très difficile que traversent les citoyens et les entreprises au sortir ou, du moins, au début de la sortie de la crise sanitaire. Leurs attentes envers vous sont énormes et chargées d'émotion, je le répète.

Je tiens particulièrement à insister, monsieur le ministre, sur la nécessité de baisser l'imposition sur le travail car celle-ci figure parmi les plus élevées au monde. Je rappelle les efforts que le gouvernement précédent a fournis et qui ont porté leurs fruits en la matière. Cette réduction de l'imposition sur le travail doit profiter à tous les travailleurs, quels que soient leurs revenus. Pas question d'une réforme qui ne bénéficie qu'aux très bas revenus, sans viser la classe moyenne que nous défendons bec et ongles – et encore plus après cette crise sanitaire! Il ne faut pas non plus oublier les petits fonctionnaires, les employés et les indépendants – petits et grands.

Tous les objectifs que nous devons poursuivre doivent aussi concourir à l'augmentation du taux d'emploi, à l'encouragement de l'entrepreneuriat, à la volonté d'accomplir des projets et d'être actif dans notre société pour participer à la redistribution ainsi qu'à la stimulation des investissements. Je vous remercie de votre attention.

05.23 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, geachte minister, beste collega's, we hebben het hier vandaag al gemerkt: de bedrijfswagen, de salariswagen, de firmawagen, welke naam er ook aan wordt gegeven, al jarenlang lopen de emoties hoog op als het onderwerp ter sprake komt. Zowel bij de bezitters – de begunstigen – als bij de werknemers die over geen firmawagen beschikken, wordt er veel over gediscussieerd. Ook hier, in het Parlement en in de politiek is het onderwerp van verloning, mobiliteit en klimaat al jarenlang niet weg te denken. Al te dikwijls vervallen de debatten in simplistische slogans als de stelling dat de overheid met miljarden subsidies naar dure bedrijfswagens zwiert. Uiteraard zit er in elke slogan een stukje waarheid, maar het is toch ondenkbaar dat de schrapping van het systeem zou leiden tot automatische recuperatie van de minderinkomsten door de overheid. Ofwel zou dat zware gevolgen hebben voor het loon van de betrokken werknemers, ofwel voor de kostenstructuur van de werkgevers, wellicht voor beide. Bovendien zal dat niet de miljarden opbrengen voor de overheid en de sociale zekerheid, zoals sommigen dat zien. Sommige collega's hebben zich daar ook al in misrekend.

Daarom is het ook zo belangrijk dat het vraagstuk van de bedrijfswagen, dat er vooral een is van loonkosten en loonvorming in ons land, zoals voorgaande sprekers er al op wezen, wordt meegenomen in de grote fiscale hervorming die de minister van Financiën voorbereidt. Dat is voorwaar geen eenvoudige opdracht: een wonderoplossing waarbij er niemand verliest, ligt immers niet voor de hand. Wij hebben er uiteraard wel alle vertrouwen in.

Dat het vraagstuk over de loonkosten in de eerste plaats belangrijke mobiliteits- en klimaateffecten heeft, staat ook buiten kijf. Zoals iemand ooit zei: "Elk nadeel heb zijn voordeel", we kunnen van het systeem, dat door sommigen verketterd wordt omdat we betalen in de vorm van auto's, een hefboom van de vergroening voor onze mobiliteit maken.

Het systeem van de bedrijfswagens wordt met het voorliggende wetsontwerp omgevormd tot een instrument van transitie naar emissieloze bedrijfsvoertuigen. Auto's zonder CO₂-uitstoot moeten vanaf 2026 de norm worden voor wie met een bedrijfswagen rijdt. De belastingaftrek voor nieuwe bedrijfswagens op diesel en benzine zal vanaf 2023 stap voor stap worden afgebouwd en verdwijnt volledig vanaf 2026.

De tankkaart voor fossiele brandstoffen zal verdwijnen en de CO₂-solidariteitsbijdrage voor nieuwe bedrijfswagens met een verbrandingsmotor gaat stap voor stap omhoog. Dat betekent het einde van een indirecte ondersteuning van vervuilende wagens. Dat betekent een versnelde vermindering van liefst 13 miljoen ton CO₂-uitstoot. Minder fijn stof, meer gezonde lucht, meer levenskwaliteit. Dames en heren, de minister van Financiën is vandaag ook een klimaatminister.

De hervorming gebeurt bovendien zonder koopkrachtverlies of zonder een belastingverhoging voor een bepaalde doelgroep. Het is een hervorming voor meerdere jaren. Een helder meerjarentraject wordt vandaag vastgelegd, wat voor een voorspelbaar investeringsklimaat zorgt. Dat is ook niet onbelangrijk, met bedrijven in ons land zoals Audi, Volvo, Umicore en een aantal kleinere die op die piste voortwerken.

Dat biedt ook duidelijkheid voor de investeerders in laadpalen. Dat verhaal blijft vandaag nog te zeer steken in een kip-of-het-eiverhaal. Er zijn relatief weinig elektrische voertuigen. Er is relatief weinig enthousiasme om te investeren in laadinfrastructuur. Er zijn weinig laadpalen en er is ook weinig enthousiasme om een elektrisch voertuig aan te schaffen. Met een bedrijfswagenpark dat binnen een duidelijke termijn volledig omschakelt, wordt het kip-of-het-eivraagstuk doorbroken en is er een duidelijk investeringskader. Dat wordt ook nog versneld met het ondersteuningsmechanisme voor de uitrol van laadpalen, dat in het wetsontwerp wordt ingeschreven.

Er zijn met andere woorden heel wat maatschappelijke voordelen aan het nieuwe kader voor de bedrijfswagens, nauwelijks twee jaar na het schijnbaar onoverbrugbare gekibbel over diezelfde bedrijfswagens in aanloop naar de verkiezingen van 2019. Een dergelijke hervorming leek toen onmogelijk, maar vandaag presenteert de minister hier een breedgedragen ontwerp. Over die hervorming stelt William Todts, de directeur van de Europese milieudenktank Transport & Environment, dat ze de meest significante maatregel in tien jaar is. Ik citeer: "Er zijn weinig maatregelen die op korte termijn zoveel CO₂ besparen als de vergroening van de bedrijfswagens."

Wanneer wij dat alles bij elkaar optellen, lijkt de hervorming wel het ei van Columbus. Echter, net zo min als stellen dat het afschaffen van de bedrijfswagens twee tot vier miljard euro zou kunnen besparen, mag worden gesteld dat het systeem van de bedrijfswagens een duurzame oplossing zou zijn voor onze mobiliteit en onze samenleving, zelfs al worden ze allemaal emissieloos. Wij gebruiken het systeem nu om het wagenpark versneld te verduurzamen. Dat is een positief verhaal. Dat betekent echter niet dat wij blind mogen zijn voor de negatieve effecten ervan. Een firmawagen op de oprit is immers een beperkende factor voor het mobiliteitsbedrag van de begunstigde.

Wij weten allemaal dat een bedrijfswagen veel meer wordt gebruikt dan een niet-bedrijfswagen, wat ook logisch is. Hoe meer hij wordt gebruikt, hoe meer hij opbrengt voor de begunstigde. De begunstigde zal er ook nooit over nadenken om bij een verdere verplaatsing eens voor een ander vervoermiddel te kiezen, bijvoorbeeld een combinatie van de trein met andere vervoermiddelen. Dat kost de werknemer immers op dat moment geld, terwijl de bedrijfswagen quasi gratis kan worden gebruikt. Meer zelfs, hoe meer hij wordt gebruikt, hoe meer hij opbrengt.

Door de stap naar emissieloze voertuigen realiseren wij wel een belangrijke CO₂-reductie en zetten wij een enorme stap voorwaarts in de strijd tegen fijnstof en luchtvervuiling, maar verhelpen de eenzijdige autoafhankelijkheid, waartoe de bedrijfswagen leidt niet. Wij verhelpen ook het automatisme om voor elke verplaatsing de auto te nemen niet, met alle gevolgen van dien voor onze publieke ruimte, waarin die dure wagens meer stilstaan dan rijden.

Hoewel er nog altijd meer niet-bedrijfswagens zijn, hebben de bedrijfswagens een belangrijke impact. De gemiddelde bedrijfswagen legt immers veel kilometers af, zelfs na correctie voor het professioneel gebruik, namelijk zo'n 9.000 kilometer extra per jaar per bedrijfswagen. Bovendien zijn ze oververtegenwoordigd in de files tijdens de dagelijkse filepieken, omdat die bedrijfswagens uiteraard vooral worden ingeschakeld voor het woon-werkverkeer. Er wordt geschat dat de helft van de wagens in de files rond Brussel vandaag bedrijfswagens zijn. Ze leiden dus tot meer autokilometers en vergroten de files.

De meeste bedrijfswagens zijn ook nog steeds dieselwagens, met een belangrijke impact op ons leefmilieu en onze luchtkwaliteit, in het bijzonder in dichtbebouwde omgevingen. Daarnaast zijn ze meestal ook groter en zwaarder dan privéwagens, wat een effect heeft op de uitstoot maar evenzeer op het ruimtebeslag en de verkeersveiligheid.

Dat zijn allemaal redenen om in te zetten op alternatieven. Met het mobiliteitsbudget kunnen we een sterk en aantrekkelijk alternatief bieden, dat juist meer mobiliteit biedt voor hetzelfde geld. Het is een waaier aan mobiliteitsmiddelen waardoor iedereen even zal afwegen wat het beste vervoermiddel of de beste combinatie van vervoersmiddelen is voor de combinatie die hij of zij moet maken. Het is een waaier aan mobiliteit die het automatisme van de auto als enige keuze kan doorbreken. Dat moet het doel zijn.

Er is trouwens een groeiende groep jonge mensen die niet zit te wachten op een auto in het loonpakket. Zeker jonge stedelingen hebben dikwijls alternatieven te over, zowel openbaar vervoer als deelmobiliteit, en moeten voor die wagen die ze bij het loon krijgen elke dag dure parkeerruimte kopen of elke avond op zoek gaan naar een parkeerplaats die ruimte inneemt op het openbaar domein. Daar bestaat zeker potentieel om van het mobiliteitsbudget een succes te maken. Dat is het vandaag nog niet, we moeten daar niet flauw over doen.

Het mobiliteitsbudget werd twee jaar geleden geïnstalleerd via het wettelijke kader van maart 2019 en is vandaag nog geen overdonderd succes. Er zijn weinig harde cijfers beschikbaar. Er zijn wel wat gegevens van de sociale secretariaten, maar het is zeker een instrument dat nog niet breed is ingeburgerd. Het wordt nog niet veel gebruikt als alternatief voor de bedrijfswagen. De geesten rijpen echter snel. Heel wat bedrijven denken vandaag na over hun *mobility policy*. Ook voor bedrijven vormen klimaat en duurzaamheid immers belangrijke uitdagingen in hun beleidsvoering. Woon-werkmobiliteit maakt daar een belangrijk deel van uit. Ook leasefirma's die jarenlang gefocust hebben op wagens hervormen zich vandaag stap voor stap tot multimodale mobiliteitsoperatoren.

Heel wat start-ups spelen ook in op het groeiend aanbod aan mobiliteit op afroep, op deelmobiliteit, en ontwikkelen apps om het aanbod, publiek en privé, vlot toegankelijk te maken, met één knop bij wijze van spreken. *Mobility as a service*.

Dat zijn allemaal evoluties die perfect passen binnen het mobiliteitsbudget en waarvoor het mobiliteitsbudget, als het goed wordt uitgewerkt, een hefboom kan zijn. Zij maken ook dat het onze overtuiging is dat wij verder de weg moeten inslaan van het mobiliteitsbudget, maar dat wij het op een aantal punten zullen moeten aanpassen.

Bij de invoer van het mobiliteitsbudget, zo'n twee jaar geleden, werd ook een website opgericht: mobiliteitsbudget.be, waarop in de voorbije twee jaar heel wat *frequently asked questions* werden beantwoord over de praktische implementatie van het mobiliteitsbudget. Ik weet niet of er collega's zijn die deze website gevolgd hebben, maar daar komen heel veel praktische vragen aan bod en ook heel veel werkbare antwoorden. Ik meen dat de mensen achter die website een pluim verdienen.

Door die website hebben wij ook heel wat lessen geleerd over op welke punten het mobiliteitsbudget vandaag nog niet voldoende aantrekkelijk is, waar er hinderpalen zijn om het mobiliteitsbudget in te voeren en op welke punten het mobiliteitsbudget onvoldoende flexibel is. Met de artikelen van het wetsontwerp dat vandaag voorligt, proberen wij daar een mouw aan te passen. Wij proberen het systeem van het mobiliteitsbudget te vereenvoudigen, te flexibiliseren, en wij proberen de mogelijkheden ervan te verruimen.

Dat doen wij onder andere door de parkeerkosten aan het station op te nemen. Als men het combineren van mobiliteitsvormen wil versterken, moet men de kosten ervan mee in het mobiliteitsbudget nemen. Dat doen wij door de voetgangerspremie mogelijk te maken binnen de tweede pijler. Dat doen wij door binnen de mogelijkheden ruimer te voorzien in elektrische voortbewegingstoestellen, lichte elektrische voertuigen. Dat doen wij door de abonnementen voor het openbaar vervoer, ook van gezinsleden, mee te financieren via het mobiliteitsbudget. Ook de bedrijfswagen wordt immers vaak in gezinsverband gebruikt. Dan moet ook de financiering van de alternatieven mogelijk zijn.

Er worden nog heel wat andere aanpassingen gedaan, onder andere inzake de niet altijd zo eenvoudige berekening van de TCO, de *total cost of ownership*, die het bedrag van het mobiliteitsbudget bepaalt. Die berekening wordt eenvoudiger. Zeer belangrijk is ook het wegwerken van de drempels voor werknemers. Tot nu toe moesten die een jaar rondrijden met hun bedrijfswagen voor zij in aanmerking konden komen voor

het mobiliteitsbudget. Die drempel wordt nu geschrapt, waardoor de toegankelijkheid van het systeem verhoogd wordt.

We hadden ook graag de wachttermijn van 36 maanden voor de werkgevers opgetrokken, maar het advies van de sociale partners – werkgevers en werknemers samen – pleitte uitdrukkelijk voor het behoud van deze wachttermijn, als een vorm van maatregel om misbruik tegen te gaan. Wij respecteren dit advies uiteraard, maar ik denk dat we in de toekomst de antimisbruikbepalingen eens goed moeten overlopen en nagaan welke een hindernis vormen om van het mobiliteitsbudget verder een succes te maken.

In elk geval zijn we ervan overtuigd dat de voorgestelde aanpassingen aan het mobiliteitsbudget de drempels verlagen, de berekeningen vereenvoudigen en de mogelijkheden verruimen. Hiermee geven we een boost aan het mobiliteitsbudget als alternatief voor de bedrijfswagen, ten gunste van de leefbaarheid van onze mobiliteit.

Het wetsontwerp dat voorligt, schept een belangrijk kader voor onze toekomstige mobiliteit. De stap naar een bedrijfswagenpark zonder uitstoot wordt aanzienlijk versneld en het effect van deze versnelde elektrificatie mag niet worden onderschat. Dit is een grote stap vooruit voor ons klimaat en voor de luchtkwaliteit. Naast de versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark, creëren we met het voorliggende wetsontwerp ook extra stimulansen om de transitie van unimodaal autogebruik van de bedrijfswagens naar de multimodaliteit aan te moedigen, met het versoepelde, toegankelijke en flexibele mobiliteitsbudget.

Mijnheer de minister, uw ontwerp bevat veel waardevolle aspecten en het is een staaltje van bestuurskunst dat u dit vandaag al aan het Parlement kunt voorleggen. Het doet ons ook plezier dat via dit ontwerp verschillende wetsvoorstellen, die hier in het Parlement vanuit prille ideeën van verschillende partijen samen zijn gerijpt, in nieuwe regelgeving zijn omgezet. Rond de vergroening werkten we nog voor de totstandkoming van deze regering al samen, over de grenzen van de toenmalige meerderheid en oppositie heen. Ik denk dan ook dat het gepast is om de collega's die daaraan hebben meegewerkt te bedanken.

Ook het mobiliteitsbudget kent al een lange parlementaire voorgeschiedenis. Het eerste voorstel dat we hierover neerlegden, dateert al van zo'n acht jaar geleden.

Het kan dan ook geen toeval zijn dat de parlementaire zoektocht naar constructieve voorstellen en de samenwerking in de coalitie vandaag leiden naar de goedkeuring van dit belangrijke wetsontwerp, los van de Twitterpolitiek en polarisatie maar met duidelijke sprongen voorwaarts voor ons klimaat en voor onze mobiliteit. Wij zullen dit wetsontwerp straks dan ook met heel veel enthousiasme goedkeuren.

Voorzitter: André Flahaut, doyen d'âge.

Président: André Flahaut, oudste lid in jaren.

05.24 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Chers collègues, je relèverai pour commencer un paradoxe. En effet, la majorité annonce une grande réforme fiscale – Mme Marghem s'y étant encore référée tout à l'heure. Le ministre des Finances, qui vient de s'éclipser, nous dit et nous répète presque chaque semaine que le gouvernement va entreprendre une grande réforme fiscale, dont la pièce centrale consisterait en la suppression ou, en tout cas, en la limitation drastique des niches fiscales. Je veux parler de toutes ces déductions qui complexifient notre système fiscal et le rendent très injuste pour les contribuables, et dont la suppression permettrait de réduire fortement les taux d'imposition.

Cette grande réforme est donc annoncée, mais nous ne savons pas si nous en verrons un jour la couleur. Or, avant même d'en apercevoir la silhouette, on nous soumet un projet de loi qui bétonne l'une de nos principales niches fiscales que sont les voitures de société. C'est assez étonnant! Si la grande réforme fiscale nous est présentée dans quelques mois, il sera difficile de revenir sur cette niche, qui constitue un immense cadeau au patronat. En effet, de la sorte, il peut rémunérer ses travailleurs en se dispensant de verser une partie de leur salaire à la sécurité sociale et au fisc. Cet immense cadeau s'élève à 3,75 milliards d'euros par an. Bien évidemment, cette niche fiscale provoque un impact négatif sur nos finances publiques et la sécurité sociale.

De plus, cette niche fiscale des voitures de société est socialement injuste. En effet, ce sont principalement les travailleurs qui ont des revenus élevés qui en bénéficient. Les 10 % de la population qui ont les revenus les plus élevés concentrent 51 % des voitures de société. Si on prend les 30 % des revenus le plus élevés, ils concentrent 82 % des voitures de société. Il y a même une discrimination de genre, puisqu'on constate

que trois quarts des voitures de société sont à la disposition des hommes, et seulement un quart à la disposition des femmes.

Il y a une autre façon d'aborder la question. On peut la considérer à la lumière de l'augmentation des salaires. On sait que ce gouvernement a bloqué les salaires via l'arrêté Dermagne. Nous sommes proche du zéro absolu: 0,2 % par an. Dès lors, la seule voie pour essayer d'obtenir par une voie détournée une augmentation est de la lier à des rémunérations alternatives comme la voiture de société qui se développe de plus en plus, encore une fois au détriment de la sécurité sociale et des finances publiques.

Or, ces systèmes sont effectivement des cadeaux aux patrons, comme je viens de le dire, mais ils relèvent aussi de ce qu'on peut appeler un paternalisme salarial de la part du patronat. C'est le patron qui décide finalement comment le travailleur va dépenser une partie de son salaire, celle qui est versée via ces rémunérations alternatives. On en revient presque au 19^e siècle où le patron retenait une partie du salaire de l'ouvrier pour payer le logement qui appartenait au patron ou faire payer les marchandises que l'ouvrier allait acheter dans la boutique du patron.

À ce sujet, le PTB a une position claire. Nous défendons l'abandon progressif du système des voitures de société, de cet immense cadeau au patronat, et l'idée d'une compensation pour les travailleurs, sous la forme d'une augmentation de salaire brut. Concrètement, on calculerait l'avantage net que représente la voiture de société et l'employeur verserait le montant brut qui permettrait au salarié de toucher le même montant de net que celui qu'il avait.

Les membres de la majorité disent qu'il y a quand même une évolution dans le parc automobile, que c'est mieux d'avoir des voitures de société électriques plutôt que des voitures au carbone. Mais ce qu'il faut voir, c'est que c'est surtout une manière de bétonner les voitures de société!

En ce sens, la majorité suit le lobby des multinationales européennes de l'automobile qui a un plan bien clair, explicite: tout miser sur le véhicule électrique pour pouvoir continuer à produire encore plus d'automobiles. La majorité s'inscrit dans cette logique de construire toujours plus d'automobiles au profit de l'industrie des multinationales de ce secteur. Or, la voiture électrique est loin d'être la panacée universelle! Elle ne résoudra en rien les questions d'embouteillages. Elle empêche en outre d'offrir une alternative crédible en termes de transport en commun. En effet, les milliards dépensés pour financer les voitures de société ne sont pas utilisés pour un développement des transports en commun. Aucune alternative digne de ce nom n'existe.

Ce gouvernement ferme les gares au lieu d'en ouvrir. Les cheminots dénoncent le sous-financement des transports ferroviaires. Il n'existe pas de véritable alternative, comme celle qui existe au Luxembourg, avec la gratuité des transports en commun.

Par ailleurs, outre l'aspect congestion routière, l'impact environnemental de la voiture électrique est catastrophique. Les processus d'extraction des métaux nécessaires à la fabrication des voitures électriques (le cuivre, le lithium, l'aluminium) sont extrêmement polluants.

05.25 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je ne compte pas mener un long débat ici avec M. Van Hees mais je ne peux pas laisser dire que ce gouvernement ne fait rien pour les transports alternatifs ou les transports en commun. Factuellement déjà, c'est faux! Je l'ai démontré ici lors de la discussion générale *State of the Union* il y a quelques semaines. Quand nous mènerons à nouveau les débats budgétaires, vous le verrez.

Monsieur Van Hees, ce que vous dites est grave! La manière de faire de la politique de votre parti devient vraiment préoccupante!

On peut avoir des débats de société mais les chiffres sont malheureusement extrêmement têtus. Dire que ce gouvernement ne fait rien pour le rail et pour l'amélioration des conditions des navetteurs, c'est faux! On peut toujours faire mieux et plus et j'attends vos propositions! S'il vous plaît, arrêtez de propager des choses inexactes!

En ce qui concerne les critiques que vous émettez sur ce projet de loi, je répondrai tout à l'heure.

Je ne laisserai plus passer quand vous ou un membre de votre parti propageront des informations qui sont tout simplement fausses!

05.26 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de voorzitter, ik had gehoopt te vernemen wat de visie is van de PVDA-PTB op de elektrificatie van het wagenpark in het algemeen, dus niet alleen van de bedrijfswagens, maar ook van de particuliere wagens. Hoe zit het in Wallonië met de elektrificatie van het wagenpark? Heeft de Waalse regering dezelfde maatregelen voor de particuliere markt aangekondigd als de Vlaamse regering? Hoe staat u daartegenover? Ik ben daarnaar benieuwd, omdat Wallonië veel rurale gebieden omvat, die minder dichtbevolkt zijn. Hoe is de situatie in Wallonië? Ik woon zelf in een provincie met ook nogal wat rurale gebieden. Ik denk dat de inwoners van die gebieden de aan de gang zijnde evolutie als niet sociaal inschatten.

Nog niet zo lang geleden woonde eerste minister De Croo in Gent de productie van de eerste 100% elektrische C40, het kleinste model Volvo, voor de gewone man bij en was in interviews zeer enthousiast dat autoconstructeurs evolueren, maar de VRT-journalist – de heer Vandenbroucke moet zeker luisteren – voegde daar laconiek één kort zinnetje aan toe: de wagen heeft een cataloguswaarde van 60.000 euro.

05.27 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Monsieur Vanden Burre, vos chiffres sont faux. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors des débats budgétaires. Simplement, vous nous signalez déjà – c'est élémentaire en matière budgétaire – que vous mélangez les investissements et les dépenses courantes et vous venez avec des chiffres qui mélangent ces deux notions. Déjà à la base, il faut revoir votre façon de calculer. Vous reprenez les déclarations du ministre des Transports qui fait aussi les mêmes confusions. Il a pourtant été longtemps en commission des Finances. Je suppose donc que ce sont des notions qu'il peut distinguer. Je vous démontrerai que vos chiffres sont faux lors des débats budgétaires.

Monsieur le ministre, je vous invite à être attentif aux réactions des navetteurs par rapport à la politique de transport ferroviaire, par exemple. Ceux-ci tirent la sonnette d'alarme. Les cheminots disent que le sous-financement est tel qu'ils n'en peuvent plus et qu'ils ne peuvent plus travailler dans ces conditions. Même Infrabel dit que ce qu'on lui donne est totalement insuffisant. Rien que les acteurs de terrain le disent déjà. Je n'ai évidemment pas préparé ici les chiffres, vous non plus d'ailleurs.

05.28 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur Van Hees, je réagis aux mensonges que vous propagez. Vous n'avez rien préparé et vous le dites en plus. C'est grave!

05.29 Marco Van Hees (PVDA-PTB): (...)

05.30 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Je reprends les propos que vous venez de dire. Vous dites: "Je n'ai pas les chiffres sous les yeux mais je conclus quand même que rien n'est fait pour la SNCB." Moi, je corrige simplement quand vous dites des choses fausses.

05.31 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, lors des débats budgétaires, je vous démontrerai que vos chiffres sont faux.

Le président: Poursuivez, monsieur Van Hees!

05.32 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Je vous remercie, monsieur le président.

Ce que je vous disais, c'est que la voiture électrique est loin d'être la panacée universelle. Cela ne règle rien au niveau de la congestion routière ni par rapport à l'impact environnemental, dont M. Vanden Burre devrait être soucieux. L'impact environnemental de la voiture électrique est catastrophique. Les processus d'extraction des métaux nécessaires à la fabrication des voitures électriques (cuivre, lithium, aluminium, terres rares) sont extrêmement polluants. Pour vous donner un exemple, monsieur Vanden Burre, savez-vous combien de litres d'eau consomme la production d'une tonne de lithium? Deux milliards de litres d'eau! Je prends la batterie d'une Tesla qui contient 15 kilos de lithium. Pour produire 66 Tesla, on pollue deux milliards de litres d'eau, rien que pour extraire le lithium. Ensuite, il y a aussi l'extraction de l'aluminium, des terres rares qui engendre aussi des pollutions graves des sols et des eaux.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement, les conséquences en matière de pollution des sols et des eaux sont doublées, voire triplées avec les voitures électriques. Il n'y a pas que la pollution. Il y a aussi le fait qu'avec la production en masse des voitures électriques, on va avoir une demande de plus en plus forte pour les métaux rares que j'ai cités – le cobalt, le lithium, le manganèse. Cela va exploser. Leur approvisionnement va devenir extrêmement sensible, avec des risques de déstabilisation ou de guerre dans

certaines régions du monde. Un cas s'est déjà présenté. Le coup d'État qui a eu lieu en Bolivie, fin 2019, s'insérait dans une tentative des États-Unis de mettre la main sur les réserves boliviennes de lithium. Cela existe déjà et cela va encore s'aggraver à l'avenir.

En conclusion, l'alternative que nous présentons au PTB consiste d'une part à ne pas sanctionner les automobilistes, mais à leur offrir, positivement, une alternative crédible en termes de transports en commun nombreux et moins chers, voire gratuits, comme c'est le cas au Luxembourg. D'autre part, elle consiste à supprimer progressivement le système des voitures de société – cet énorme cadeau aux patrons, que l'on compte en milliards d'euros – sans perte de revenus pour les travailleurs et ainsi, à augmenter le salaire brut pour que le travailleur touche en net son équivalent.

05.33 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, het is duidelijk dat een debat over de bedrijfswagens met grote emoties gepaard gaat. Een ander onderwerp dat ook met grote emoties gepaard gaat, is voetbal. Daar wil ik mee beginnen. Een welbekende voetballer zei ooit: "Elk nadeel heb zijn voordeel." Voetballiefhebbers weten dat ik over Johan Cruyff spreek.

Ik kom ter zake. Het is effectief een objectief nadeel dat er in ons land 700.000 bedrijfswagens rijden, die veel meer kilometers maken dan gewone wagens in particulier bezit. Zij stoten dus ook veel meer uit en staan heel vaak in geld- en tijdverslindende files. Het is echter wel een voordeel dat de samenstelling van die enorme vloot van 700.000 bedrijfswagens zeer sterk wordt gestuurd door de voorwaarden van het belastingvoordeel dat eraan vasthangt. Ik vind het dan ook bijzonder slim van de regering dat zij die fiscale hefboom gebruikt om de enorme vloot bedrijfswagens op korte termijn emissievrij te maken. Die vloot is immers goed voor 2,8 miljoen ton CO₂-uitstoot of 20 % van de totale CO₂-uitstoot van het wagenpark in ons land. De vloot bedrijfswagens, die wij op korte termijn zullen vergroenen, vormt ook nog eens de belangrijkste bron voor de bevoorrading van de tweedehandsmarkt in ons land. Met andere woorden, de emissievrije bedrijfswagen van morgen is de emissievrije particuliere wagen van overmorgen.

Het is niet alleen slim om de fiscale hefboom volop in te zetten voor de vergroening, het is ook noodzakelijk. Wij hebben niet veel andere keuzes. Wij hebben ons verbonden tot forse inspanningen voor het klimaat en tot resultaatsverbintenissen, en wij zullen na afloop van de conferentie die nu bezig is in Glasgow wellicht nog een serieuze tand moeten bijsteken. Ik neem aan dat iedereen sinds de verschrikkelijke overstromingen van deze zomer in Wallonië nu wel erkent dat wij niet immuun zijn voor de gevolgen van de klimaatverandering. Deze maatregel zorgt ervoor dat wij onze broeikasgasuitstoot op korte termijn substantieel kunnen verminderen. Met een in de tijd dalend fiscaal voordeel en een toenemende RSZ-bijdrage, ook voor emissievrije wagens, wordt ervoor gezorgd dat de enorme verschuiving naar emissievrije wagens geen gat in de staatskas slaat. Aangezien wij die evolutie niet tot de komma kunnen voorspellen, zullen wij ze uiteraard permanent monitoren, met een grondige evaluatie in 2026, zoals ook werd gevraagd door de sociale partners.

Collega's, ik wil nog twee zaken benadrukken. Wat wij hier doen, is een evolutie versnellen, een onomkeerbare evolutie die al volop aan de gang is, niet alleen bij ons, maar overal in Europa. Ik vind het een goede zaak dat we dat aanpakken en dat we daarop grip krijgen door ons fiscaal regime proactief aan te passen zodat we hier maximaal ons voordeel kunnen doen op het vlak van emissiereducties. Die voordelen zijn er ook op macro-economisch vlak, namelijk het stimuleren van investeringen in groene mobiliteit, niet alleen in wagens, maar bijvoorbeeld ook in publiek beschikbare laadinfrastructuur, in laadstations en in de elektrificatie van onze vrachtsector. Ook daarover staan er maatregelen in het ontwerp. Dat is ook een belangrijke pijler van economische groei.

Als die beweging overal in Europa wordt gemaakt, dan kunnen wij maar beter ook op die kar springen en daarvan de economische vruchten plukken. Ik sta versteld van sommige uiteenzettingen van zij die toch zelfverklaarde believers in innovatie en vooruitgang zijn, uiteenzettingen die gelardeerd zijn met alleen maar redenen om vooral niet mee te doen met die evolutie, om die aan ons voorbij te laten gaan. Dat zal niet lukken, wij zullen mee moeten stappen in de elektrificatie van onze mobiliteit en dan kies ik ervoor om dat zelf in handen te hebben.

Hier ligt een maatregel voor met directe en betekenisvolle winst op het vlak van broeikasgasemissies en met indirecte winsten voor een duurzame economische groei, een maatregel die bovendien zo geconcipteerd is dat budgettaire schokken uitgesloten zijn en bijstellingen mogelijk zijn door permanente monitoring en grondige evaluatie. Er is aan dat wetsontwerp ook een belangrijk luik verbonden.

05.34 Björn Anseeuw (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, ik ben vooral geprikkeld door het eufemisme dat u gebruikt, dat er budgettair geen grote schokken komen. Dat klopt inderdaad. Het is inderdaad een grote plusoperatie voor de staatskas, want uw naam- en partijgenoot, minister Vandenbroucke, raamt tussen half 2023 en 2026 een verdubbeling van de inkomsten uit sociale bijdragen voor die bedrijfswagens.

De discussie is inderdaad niet of het wagenpark moet vergroenen, maar of men dat op een goede, doordachte en verstandige manier kan doen. Wij verschillen daar van mening, want wat u nu doet, is heel veel mensen voor het blok zetten omdat ze niet op tijd kunnen ontsnappen aan die extra sociale bijdragen die zullen moeten worden betaald.

De budgetten voor de bedrijfswagens zijn vandaag niet berekend op de veel duurdere elektrische wagens. Wij willen eerlijk zijn, het valt niet te verwachten dat elektrische wagens over anderhalf jaar spotgoedkoop zullen worden. Wij moeten niet proberen elkaar dat wijs te maken.

Op die manier zorgt u ervoor dat een aantal mensen, die bijvoorbeeld geen oprit of garage heeft, in veel gevallen hun wagen niet zal kunnen opladen. U kan wel opmerken dat zij naar collectieve voorzieningen kunnen gaan, maar ik heb net vernomen dat Fastned, waar wagens heel snel kunnen worden opgeladen, vanaf morgen zijn tarieven zal verhogen met zomaar eventjes 17 %, wat niet van de poes is.

U zet dus heel veel mensen, die het zich niet kunnen permitteren, voor het blok door de manier waarop de vergroening in het wetsontwerp wordt aangepakt. Daarover gaat onze kritiek. Wat uiteindelijk overblijft, is immers een vergroening op maat van de villawijken en niet meer dan dat. Ik begrijp niet dat u dat kan steunen.

05.35 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Mijnheer Anseeuw, minister Van Peteghem heeft zonet al geantwoord op een aantal elementen die u nu opnieuw naar voren schuift. U overdrijft het schokeffect van de evolutie die er effectief is in de sociale bijdragen en de vermindering van het fiscale voordeel. U plaatst dat immers veel vroeger in de tijd dan in werkelijkheid het geval is.

Ten tweede, ik heb de verslagen van de commissie voor Sociale Zaken gelezen. Ik geef toe dat ik geen specialist ben inzake financiering van de sociale zekerheid. Minister Vandenbroucke en minister Van Peteghem brachten echter een gelijkaardig verhaal over het aspect van de fiscaliteit. Zij beargumenteerden dat de hervorming op lange termijn budgettair neutraal is en dat de ingreep in de sociale bijdragen ervoor moet zorgen dat de financiering van onze sociale zekerheid van die kant gegarandeerd is. Een verschuiving naar een duurzamer park kan immers een gat slaan in de staatskas. Dat moeten wij vermijden.

Ik heb ook gelezen dat de verhoging van de minimumbijdrage een pak lager zal zijn voor wie effectief de omschakeling maakt naar een emissievrije wagen. Dat is natuurlijk precies de bedoeling van het wetsontwerp. De maatregel gaat trouwens niet in vanaf 2022 of 2023 maar pas vanaf 2025. Dat is precies de bedoeling.

Ik heb geen glazen bol, om te voorspellen hoe één en ander exact zal evolueren. U hebt die ook niet en de regering al evenmin. Ik weet echter wel dat de evolutie die nu al bezig is budgettaire effecten heeft. Wij proberen die evolutie te versnellen en het is dus normaal dat ervoor wordt gezorgd dat ze op een budgettair neutrale manier gebeurt. Daarop heeft uw fractie trouwens aangedrongen. De tweede lezing van het ontwerp vond haar oorsprong in een debat over de vraag of het verhaal al dan niet gefinancierd en budgettair neutraal is.

Minister Van Peteghem heeft in alle openheid gezegd over welke gegevens wij beschikken en over welke niet, welke projecties er kunnen worden gemaakt en hoe specifiek die zijn. Er komt een permanente monitoring en een duidelijke evaluatie in 2026. Het is niet de bedoeling om de mensen plots op kosten te jagen, het is wel de bedoeling om een gedragsverandering teweeg te brengen. Ik heb begrepen dat u die gedragsverandering steunt.

05.36 Björn Anseeuw (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, even een feitelijke rechtzetting. U moet een onderscheid maken tussen het effect op fiscaal vlak en het effect op het vlak van de sociale bijdragen.

U hebt in uw uiteenzetting net hetzelfde gezegd als wat de minister Vandenbroucke in de commissie voor Sociale Zaken heeft gezegd. Het is niet de bedoeling om meer geld op te halen. Ik heb toen gevraagd of de minister mij kon zeggen welke min- of meerinkomsten uit dit wetsontwerp voortvloeien. Hij heeft heel

gedetailleerd, jaar per jaar, de rekening gemaakt. Daaruit blijkt dat de inkomsten met 98 % stijgen. Dat is bijna een verdubbeling van de sociale bijdragen. Het gaat concreet om honderden miljoenen euro's in de periode voor 2026, niet vanaf 2026. Als het gaat over de sociale zekerheid, is het wel degelijk zo dat er veel meer geld uit de mensen hun zakken wordt geklopt. Dat is ook wat hij zei, het was niet de bedoeling maar het is een meevaller. Hij is altijd heel erg eerlijk in de antwoorden die hij geeft en ik waardeer dat.

U moet hier echter niet het tegenovergestelde komen vertellen. U moet een onderscheid maken tussen de fiscale regeling, waarover de heer Donné het gehad heeft, en de sociale bijdragen. Daar gaat het namelijk over een stijging van 0,5 miljard euro. Dat is niet min. Dat zijn de feiten, ik vind dat niet uit. Dat is wat minister Vandenbroucke in de commissie voor Sociale Zaken heeft verklaard. U vindt daarvan een beknopte weerslag in het verslag van de commissievergadering. U moet de feiten wel juist weergeven.

05.37 Joy Donné (N-VA): Nog een kleine precisering ter aanvulling. Mijnheer Vandenbroucke, u zegt dat dit pas vanaf 2025 in de fiscaliteit voelbaar zal zijn. Dat is niet helemaal correct. Voor mensen die vanaf midden 2023 een wagen aanschaffen wordt het duurder. Ik weet dat er een fasering is die pas in 2025 voelbaar wordt, maar het is wel al voelbaar voor mensen die in 2023 een keuze moeten maken, een keuze die er nog niet zal zijn. Dat is het probleem. Daarom is 2023 te vroeg, want die keuze moet dan worden gemaakt, niet in 2025.

Wij hebben het in de commissie over de budgettaire neutraliteit gehad. Daar is duidelijk toegegeven dat men over heel weinig cijfers beschikt en dat men hier heel voluntaristisch te werk gaat.

Dat moet men ook eerlijk toegeven. Men weet gewoon nog helemaal niet of het budgettair neutraal zal zijn of niet. Kom daar nu dus niet mee aanzetten.

05.38 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De regering heeft inderdaad geen glazen bol, maar u hebt die ook niet, mijnheer Donné. De heer Van Peteghem heeft heel duidelijk aangegeven over welke gegevens we beschikken en over welke niet. Het gaat hier inderdaad over projecties, aannames. Hoe snel de gedragsverandering zich zal voltrekken, kan niemand hier voorspellen. Er is wel het engagement genomen om dat permanent te monitoren, om in te grijpen wanneer dat nodig is en om een grondige evaluatie te maken in 2026.

Collega's van de N-VA, we staan hier voor de keuze of we de evolutie, die wij als positief en noodzakelijk beschouwen, onder andere in het licht van de verbintenis die wij rond emissiereducties aangaan, dossier waarin de transportsector fundamenteel is, willen versnellen of niet. Het is onze keuze om dat wel te doen en om niet bij de pakken te blijven zitten, met argumenten die overigens evenmin gebaseerd zijn op tabellen waarin men tot het laatste cijfer kan voorspellen wat de impact ervan is op de fiscaliteit en de RSZ-inkomsten en of ze de mensen hun gedrag zullen doen veranderen of niet.

Bovendien mogen we het belangrijke onderdeel van het wetsontwerp in verband met het mobiliteitsbudget niet uit het oog verliezen. We moeten af van de automatische toekenning van een salariswagen of niet. Er moet een keuze bij komen. De keuze moet niet alleen de prijs van de elektrische wagen betreffen; er moet ook kunnen worden gekozen tussen überhaupt salariswagen of niet, andere duurzame verplaatsingsmodi, zoals openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit, dan wel de combinatie met een salariswagen. Dat instrument maken we nu soepeler, breder inzetbaar, met aangescherpte antimisbruikbepalingen. Dat laatste is heel belangrijk en gevraagd door onder andere de Nationale Arbeidsraad. Ook dat is een hefboom om onze mobiliteit duurzamer te maken, waar we in ons debat toch rekening mee moeten houden.

De oppositie aan de linkerkant, namelijk de Partij van de Arbeid, verzet zich tegen wat de milieubeweging de meest betekenisvolle klimaatmaatregel van de afgelopen tijd noemt.

Sta me toe even in te pikken op uw argumenten, collega's Van Hees en Vindevoghel. U beweert in alle ernst dat de elektrificatie van 700.000 wagens, goed voor 20 % van de CO -uitstoot in het land, uiteindelijk geen CO -reductie met zich zal brengen, aangezien dat autoconstructeurs hier meer elektrische wagens zal doen verkopen, tegenover meer diesel- en benzinewagens elders in Europa. Daarnet had u het over de vervuilde productie van lithium en batterijen. In welke wereld leeft u? De autoconstructeurs zijn allemaal om ter snelst hun modellen aan het elektrificeren. Zij willen zo snel mogelijk overal in Europa op de markt elektrische wagens aanbieden, niet alleen hier.

Hebt u inzake de batterijen overigens al gehoord van de Europese regels die in de maak zijn voor de

verduurzaming van de batterijproductie? Er zullen verplichtingen inzake de recyclage van batterijcomponenten worden opgelegd, net om te vermijden dat die productie milieuvriendelijk blijft. Trouwens, is de productie van olie dan misschien niet vervuילend? Op welke brandstof zullen de toekomstige PVDA-auto's rijden?

Uw pleidooi tegen elektrische wagens vind ik helemaal verbijsterend. Hoe zult u uw tegenstand uitleggen aan de arbeiders van de fabriek van Audi in Brussel en de fabriek van Volvo in Gent? Als die fabrieken daar nog staan, dan is dat omdat men er in staat is om hoogtechnologische nieuwe producten, wagens op batterijen, te produceren. De Volvofabriek in Gent is de enige fabriek van heel die autogroep die in staat is om een volledig elektrisch model te bouwen. Dankzij het feit dat die fabriek daarin slaagt en bovendien stevig kan produceren, is men er zelfs op zoek naar extra werknemers. Er zullen meerdere automodellen volgen. Vandaag bereikte ons het nieuws dat ook een extra model wordt toegewezen aan de Audifabriek te Brussel. Zult u aan die duizenden arbeiders uitleggen dat u geen toekomst ziet in de bedrijven waar zij werken? De elektrificatie-innovatie betekent net een verankering van industriële jobs in ons land. Het verbijstert mij dat PVDA daarvan wegkijkt.

05.39 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Je pense que vous mélangez deux choses. Ici, on discute des voitures de société. Notre système de voitures de société a été dénoncé depuis longtemps, je pense, par la gauche dans ce pays. Aujourd'hui, au lieu de trouver une alternative à ces voitures de société, on bétonne en fait ce système pour produire encore plus de voitures de société. La question est celle-ci: il faut offrir une alternative valable en termes de transport en commun, pour que par exemple Van Hool puisse produire plus de bus. Il ne faut pas avoir la voiture comme seul horizon.

Comme je l'ai dit, l'idée n'est pas de sanctionner les automobilistes ni de supprimer toutes les voitures, et que plus personne ne puisse en avoir. L'idée est que pour certains trajets courants où le transport en commun peut être une alternative à la voiture, par exemple, typiquement, le déplacement domicile-lieu de travail, il y ait, quand c'est possible, une alternative en transports en commun. C'est un concept assez basique, élémentaire. Ici, la coalition dit que plutôt que de remettre en question la voiture de société, qui en plus est un cadeau fiscal énorme de 3 milliards par an au patronat, elle va simplement changer les voitures de société. Elles étaient au carbone, elles vont devenir électriques. Je ne dis pas que l'évolution des voitures, du carbone vers l'électricité soit en elle-même une mauvaise chose, mais ici, on discute d'un projet de loi sur les voitures de société, et on ne remet pas en question la notion même de cet avantage fiscal qu'est la voiture de société. De la part des partis de gauche, cela m'étonne simplement et je ne peux que le répéter.

Le président: Vous aviez déjà dit cela tout à l'heure. Je repasse la parole à M. Vandenbroucke.

05.40 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Laten we even terugkomen op dat punt. U hebt hier en in de commissie een hartstochtelijk pleidooi gehouden tegen de productie van elektrische wagens, omdat de batterijen zagezegd verschrikkelijk vervuילend zijn. Dat hebt u gezegd. U spreekt nu over meer bussen en meer treinen. Ik ben ook een warm pleitbezorger voor meer collectieve vervoersoplossingen. Hoe dan ook zal de auto deel blijven uitmaken van onze mobiliteitsmix. Ik heb dan liever dat het gaat om elektrische wagens die in Brussel en Gent worden gebouwd, dan dat ze elders worden geproduceerd. Dat is het punt, dat ik wil maken. Van de band in Gent en Brussel lopen niet enkel salarismwagens en toekomstige bedrijfswagens, maar wagens voor iedereen, ook voor particulieren die in de toekomst wagens zullen blijven kopen. Die realiteit blijft u ontkennen. We hebben het genoteerd: de PVDA beschouwt de elektrificatie van ons wagenpark als een soort van samenzwering op Europees niveau, een lobby waarvoor wij plat op de buik gaan. Wij kiezen voor de toekomst van autofabrieken in ons land en dat is voor mij een goede zaak.

Ik kom op uw volgende argument, namelijk dat het wetsontwerp de fiscale niche voor het fenomeen salarismwagen verankert. Hebt u wel het regeerakkoord gelezen? Dat mag men toch van een oppositiepartij verwachten, niet. Daarin staat namelijk letterlijk dat alternatieve loonvormen, onder andere in de vorm van salarismwagens, moeten uitdoven. In de toekomst willen we mensen betalen in euro's in plaats van in auto's. Voor alle duidelijkheid, alle regeringspartners scharen zich daarachter.

Alleen gaat onderhavig wetsontwerp daar niet over. Het is niet de start van de grote fiscale hervorming, dat klopt. Hiermee worden enkel de parameters van het fiscaal voordeel van de salarismwagen aangepast. U hebt het minister van Peteghem al gevraagd in de commissie en blijft die vraag herhalen, maar u moet ook eens luisteren wanneer u antwoord krijgt op uw vragen. Niemand, ook minister Van Peteghem niet, zegt dat de niche van salarismwagens per definitie verankerd blijft tot 2031 en later. Het wetsontwerp beoogt dat, zolang

ze er zijn, ze maar beter zo groen mogelijk zijn. Aangezien het er 700.000 zijn, goed voor 20 % van de CO₂-uitstoot van het totale wagenpark, is het een goede zaak dat we dat op korte termijn bereiken via het wetsontwerp. Met andere woorden, uw kritiek op dat punt is totaal naast de kwestie.

Los van de CO₂-uitstoot is er nog een ander direct positief effect gemoeid bij de vergroening van 700.000 salarismotors, en later ook op de tweedehandsmarkt. Het is fundamenteel – collega Van Besien heeft het al heel kort aangehaald –, namelijk de luchtkwaliteit. Collega Van Hees, uit de uitlaatpijp van een auto komt niet alleen CO₂ maar ook stikstof en roet. Stikstof en roet zijn giftig voor mensen. Uw partij zegt altijd dat zij begaan is met het milieu. Welnu, u moet eens nagaan wat de impact is van de roet- en stikstofuitstoot van het autoverkeer in onze steden en hoe die uitstoot in welke wijken de gezondheid van mensen rechtstreeks beïnvloedt. Daar worden in de lichamen van kinderen roetconcentraties gemeten die tien tot twintig keer hoger zijn dan elders in ons land. Ik heb het over wijken, *street canyons*, grote invalswegen. Wie woont daar, mijnheer Van Hees? Daar wonen de mensen die u beweert te verdedigen. Wij zullen ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit van die stedelingen er fors op vooruit zal gaan op korte termijn, terwijl wij ook investeren in extra collectieve vervoersoplossingen.

Als wij het dan toch hebben over uw geliefkoosde onderwerpen, en dat is kennelijk niet het milieu en de CO₂-uitstoot, zal ik iets zeggen over de fiscale niches van de salarismotors. Wat is nu eigenlijk de visie van de Partij van de Arbeid daarover?

Voor Vooruit en de regering is het heel duidelijk: wij zijn er voorstander van om werknemers te verlonen in euro in plaats van in auto's. Conform de passage over de fiscale hervorming in het regeerakkoord zullen de belastingen op arbeid dalen, zodat die alternatieve loonvorm van de salarismotor kan uitdoven. Maar die auto is wel loon. Daar is voor gewerkt. De mensen die ermee rondrijden, hebben die verdiend. U verkoopt het altijd als een fiscaal cadeau aan de werkgevers. Maar het is een deel van de salaris van de werknemers.

Collega Vindevoghel heeft er tijdens de eerste lezing letterlijk voor gewaarschuwd dat men niet zomaar het systeem van de salarismotors kan afschaffen, omdat zulks zou leiden tot een onaanvaardbaar loonverlies.

Tegelijkertijd drong zij erop aan om al het geld van het fiscaal voordeel in het openbaar vervoer te investeren. Maar men kan dezelfde euro geen twee keer uitgeven. De redding kwam van u, mijnheer Van Hees, met een opmerking tijdens de tweede lezing. Ik citeer uit het verslag: "De heer Marco Van Hees wijst erop dat het aan de werkgevers is om het verschil tussen bruto- en nettoloon bij te passen in het kader van de afschaffing van het systeem van de bedrijfsmotors, zodat de middelen die hierdoor vrijkomen, ingezet kunnen worden om werk te maken van een performant openbaarvervoersysteem."

Collega Van Hees, in welke wereld leeft u nu? Geloof u werkelijk dat de werkgevers plots de brutolonen met 20 % zullen verhogen, als u het fiscaal voordeel afschaft? Dat stelt u voor. Zo bepleit u een forse verhoging van de belastingen – men moet het maar doen als linkse partij – op inkomsten die al tot de meest belaste in ons land behoren. Ik zou het omgekeerde bepleiten.

Met andere woorden, u hebt hier weer het bekende alles-of-nietsspel gespeeld. U zegt dat de PVDA het ontwerp niet kan steunen, omdat de CO₂-reductie niet groot genoeg is, de files er niet door worden opgelost, de salarismotors er niet door worden afgeschaft en het openbaar vervoer geen perfect alternatief zal zijn voor alle wagens die momenteel rondrijden. In de commissie voegde u er nog aan toe dat ook de vervoersarmoede niet wordt aangepakt. U hebt het lef om ons dat allemaal te verwijten, maar waar zijn uw amendementen? Ik heb uw voorstellen niet gezien, zoals gebruikelijk.

Le **président**: J'ai l'impression que c'est un débat entre vous deux et qu'on parle plus de M. Van Hees que du projet!

05.41 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Monsieur le président, je voudrais dire à M. Vandenbroucke que sa logique est braquée sur ce que le patronat veut obtenir. Ce gouvernement a entériné le blocage salarial via l'arrêté royal du ministre Dermagne. Vous bloquez les salaires et vous n'offrez que ce genre de niches fiscales qui sont en réalité des cadeaux aux patrons. Ce que le patron ne paie pas pour la sécurité sociale et les services publics, c'est le salaire indirect des travailleurs. Ce genre de niches fiscales sont un vol salarial, ce sont des cotisations de sécurité sociale et des impôts qui retournent de manière indirecte aux travailleurs. On dira après que la sécurité sociale a des problèmes de financement, mais c'est parce qu'il y a des milliards de réductions de cotisations sociales offerts aux patrons, notamment via les voitures de société.

Vous êtes dans cette logique de faire des cadeaux aux patrons, vous ne les remettez pas en question. Vous bloquez les salaires et vous maintenez ce cadeau de 3 milliards par an aux patrons. Voilà votre vision mais, pour moi, ce n'est pas une vision de gauche.

05.42 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer Van Hees, nu verbaast u mij toch. Wij hebben een paar maanden geleden inderdaad de discussie gehad over de loonstijging. Wat u nu suggereert, is dat u toen hebt gepleit om de lonen sterker te laten stijgen dan 0,4 % boven op de indexering, ter compensatie van het afschaffen van de bedrijfswagens. Dat is nieuw voor mij. Dat hebt u toen niet gezegd. U zegt nu dat de loonstijging wordt geblokkeerd en dat we daarom het systeem van de bedrijfswagens behouden. Daarmee impliceert u dat u dit zag als compensatie voor de bedrijfswagens. Ik heb dat voorstel toen niet gezien en u hebt dat toen ook niet gezegd. Ik ben dus verbaasd door uw uiteenzetting.

05.43 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik denk dat ik duidelijk heb gezegd waarom mijn fractie voor dit wetsvoorstel is. Ik zal niet herhalen wat er allemaal in staat. Dat hebben de collega's van de meerderheid al gedaan. Ik dacht dat de essentie van het debat is om in te gaan op mekaars argumenten. Ik heb inderdaad gekozen om de argumenten te weerleggen die collega Van Hees blijft herhalen en die ofwel naast de kwestie zijn ofwel helemaal niet kloppen. Ik zie dat hij volhardt in de boosheid en ons standpunten blijft aanwrijven die wij helemaal niet hebben ingenomen, maar niet ingaat op de inconsequenties van zijn eigen argumenten waarop ik hem wijs. Het linkse deel van de oppositie staat dus, zoals gebruikelijk, te klagen aan de zijlijn, geeft geen alternatief en wordt dan boos als wij hen daarop aanspreken.

Wat duidelijk is, en daarmee eindig ik, is de positie van de Vooruit-fractie wat dit wetsontwerp betreft. Wij steunen dit ontwerp volmondig. Het heeft een onmiddellijk positief effect op de CO₂-uitstoot, wat nodig is, en op de gezondheid van heel veel mensen en geeft extra ruimte aan het groeipotentieel dat er volgens onze fractie zeker nog is in de Belgische economie om verder te investeren in innovatie, zoals de elektrificatie van onze mobiliteit.

Le **président**: Chers collègues, pour votre information, les orateurs restants sont Mme Matz, M. De Smet, M. Anseeuw et M. Vanden Burre. S'ensuivra la réponse du ministre. La présidente m'avait dit que nous interromprions la séance après la fin de la discussion de ce projet de loi, mais j'ai l'impression que vous allez faire de la continuité jusqu'aux questions orales urgentes.

05.44 Vanessa Matz (cdH): Monsieur le président, rassurez-vous, je ne serai pas très longue. J'ai longuement eu l'occasion, en commission, de faire valoir nos différents arguments par rapport à ce texte. Je voudrais ici très rapidement rappeler quelques points qui continuent à nous interpeller.

J'écoute les discussions depuis ce matin. Nous avons le sentiment, par rapport à ce texte, que vous êtes devant une belle vitrine d'aliments plus succulents les uns que les autres. Vous êtes extrêmement attirés par cette vitrine, et vous avez vraiment envie d'entrer pour aller acheter quelques pièces. Mais quand vous entrez, en fait, on vous dit: "Ah non, celui-là, il n'y en a plus! Attention, cet aliment-là contient beaucoup de sucre et beaucoup de graisse! Attention, vous ne pouvez pas acheter dix pièces mais vous devez acheter un plus grand conditionnement!"

Au travers de cette métaphore de la vitrine bien garnie, je veux dire que ce projet de loi nous semble être soutenable sur le principe. Nous voulons soutenir ce principe que vous voulez mettre en place. Mais sur les modalités pratiques, il reste des questionnements - nous l'avons vu au travers de la discussion. Il y a des positionnements politiques, mais je ne parle pas ici de positionnements politiques. Je parle de questionnements par rapport à des questions techniques.

Je sais que vous êtes, en deuxième lecture, venu nous expliquer comment vous pensiez arriver à la neutralité budgétaire. Nous savons que cela reste fragile, au niveau des chiffres que vous produisez. Cet aspect budgétaire est très interpellant.

Cet après-midi, au travers des questions d'actualité, des collègues reviendront évidemment sur cette question. Au fond, un projet de loi de verdissement des véhicules de société est-il vraiment un verdissement? Il faut tenir compte du fait que la production électrique doit se faire notamment via des centrales au gaz. La question du nucléaire se pose. Tout le monde voudrait évidemment s'en débarrasser, mais il faut avoir, par contre, des alternatives crédibles et qui n'augmentent pas nos émissions de CO₂; la question de la production électrique se pose. J'ai entendu certains collègues de la majorité émettre évidemment les mêmes interrogations. S'agit-il vraiment d'un projet de verdissement? En effet, il faut

produire l'électricité d'une certaine manière, et selon les choix que le gouvernement pose, on peut tout de suite contredire le principe même du projet, ou à l'inverse, dire que l'on va réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Cela reste une question fondamentale. On sait que le gouvernement ne semble ni très coordonné ni très uni sur la question de la sortie du nucléaire et des alternatives. L'actualité extrêmement récente nous démontre encore ce matin que les choses semblent très compliquées. C'est la première question et elle n'est pas anodine dès lors qu'on parle d'un projet de verdissement.

Je sais que cela ne concerne pas le ministre des Finances en tant que tel mais il vient bien sûr, au nom du gouvernement, défendre un projet qui semble en contradiction avec d'autres principes pour lesquels le gouvernement semble quelque peu hésitant ou du moins pas raccord avec ceux-ci.

Le deuxième problème de taille que soulève ce texte est évidemment celui des réseaux de distribution d'électricité. Ceci renvoie vers les entités fédérées et j'en profite pour insister sur l'indispensable coordination que vous devez mettre en place de manière urgente avec les autres entités. Je l'ai souligné à de nombreuses reprises pendant la commission. Alors que le gouvernement fédéral est compétent pour l'approvisionnement et le transport, les gouvernements régionaux du pays, eux, sont compétents en matière de distribution.

Nous ne pouvons que nous interroger: les réseaux de distribution du nord, du centre et du sud du pays sont-ils prêts à atteindre les objectifs poursuivis à travers ce projet de loi, notamment en termes de développement de bornes et de voitures électriques? Nous sommes dubitatifs à cet égard. L'évaluation générale du dispositif que vous prévoyez en 2026 nous semble très éloignée des objectifs, puisque ceux-ci dépendent finalement des entités fédérées. Néanmoins, vous ne pouvez pas dire: "Après moi, les mouches! Je m'occupe de mon projet. Ma vitrine est tellement belle que tout le monde a envie d'entrer dans le magasin pour se régaler, mais nous manquons de munitions."

Si, dans son discours, le texte s'affiche comme volontariste, j'aurais tendance à le voir comme partiellement passéiste. En commission, j'ai notamment eu l'occasion de vous interroger au sujet des véhicules hybrides, parce qu'aucune distinction fiscale n'est établie entre les vrais et les faux. Il n'est prévu aucun incitant en fonction de leur nature. Cela me donne encore plus de grain à moudre quant à votre intention de construire une belle vitrine, derrière laquelle on ne pourra opérer aucune distinction entre les produits. Nous savons que les voitures de société acquises à partir du 1^{er} janvier 2023 ne bénéficieront que d'une déductibilité fiscale des frais d'essence ou de diesel limitée à 50 %, sans aucune distinction entre ces véhicules.

Ensuite, on sait aussi que le gouvernement fédéral et les entités fédérées travaillent au retrofit. Pour nous, cela est extrêmement important. Pour rappel, le retrofit consiste à remplacer le moteur thermique d'une voiture par une batterie rechargeable, à hydrogène ou encore au gaz. Il permet d'allonger la durée de vie du châssis. Cela est donc plus que bénéfique car non seulement on travaille sur le climat en matière d'émissions de CO₂, mais on ne reproduit également pas de nouveaux véhicules.

Comme abordé en commission, je me demande si l'administration fiscale est suffisamment outillée actuellement pour pouvoir contrôler les véhicules qui auraient été modifiés. Cette question est relativement restée sans réponse. De même, ne faudrait-il pas mettre en place une déductibilité fiscale majorée pour ces véhicules retrofit, dès lors qu'ils sont doublement bénéfiques pour le climat?

Il s'agit là des grandes questions sur lesquelles j'étais intervenue en commission et sur lesquelles j'ai toujours des interrogations actuellement, non pas parce que je suis dans l'opposition, mais parce qu'elles n'ont pas reçu de réponses. Ce sont des questions techniques, mais dont nous soutenons le principe. Pour tous ces motifs et parce que je n'ai pas eu d'apaisement sur ces aspects, nous nous abstiendrons concernant ce texte, car des rouages essentiels y font défaut et qu'il faut qu'il représente plus qu'une simple belle vitrine ou un beau slogan et soit effectivement bénéfique pour le climat.

05.45 François De Smet (DéFI): Monsieur le président, quelle splendide occasion manquée que cette réforme des voitures de société! C'est une occasion manquée d'abord parce que la fiscalité avantageuse dont bénéficient les véhicules de société engendre un manque à gagner considérable pour les caisses de l'État. Selon les chiffres de la Commission européenne, on parle de pas moins de 3,75 milliards d'euros qui s'envolent ainsi chaque année. En pleine période de crise sanitaire et économique, on aurait pu imaginer que l'État trouve un autre usage de cet argent. C'est une occasion manquée car, lorsque l'État belge met en place ou décide de maintenir un régime fiscal et social avantageux pour les véhicules-salaires de société, il favorise l'usage de la voiture comme mode de transport avec, comme contrepartie, l'ensemble des

nuisances qu'il génère. On peut citer notamment les embouteillages, les impacts des infrastructures sur les milieux naturels, les nuisances sonores et environnementales, etc.

Bien que, comme tout le monde je crois, nous partageons pleinement l'objectif de réduire les émissions de CO₂ générées par les véhicules, qu'ils soient privés ou professionnels, on ne peut que constater que cette réforme rate le virage vers une nouvelle mobilité alternative et durable.

Pour DéFi, en maintenant le système actuel avantageux des voitures de société, le gouvernement continue de subventionner l'usage du véhicule comme mode de transport principal. S'il est vrai que les véhicules d'entreprise tendront vers une neutralité carbone, il n'en demeure pas moins que les embouteillages constants dans nos grandes agglomérations continueront à perdurer.

Le Conseil d'État a indiqué dans son avis que: "L'avant-projet ne comporte pas d'analyse chiffrée indiquant à quel point les mesures progressives en projet contribueront à la réalisation des objectifs européens et nationaux de réduction des émissions de CO₂. Il appartient dès lors au gouvernement de chiffrer avec suffisamment de précision l'impact des mesures sur les émissions globales de CO₂."

On peut ajouter que, pour estimer de manière juste une éventuelle réduction *in fine* du CO₂, il faudrait intégrer la pollution engendrée par les futures centrales au gaz qui viendront nécessairement suppléer le nucléaire, si le gouvernement confirme la sortie en 2025. Autrement dit, nous risquons de nous retrouver, grâce à ce gouvernement Vivaldi, avec des voitures électriques dont l'électricité sera entre autres produites par des centrales émettrices de CO₂. "Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme", disait Lavoisier. Cela vaut aussi visiblement pour le carbone et les embouteillages sous la Vivaldi.

Cette réforme proposée se borne donc uniquement à remplacer les embouteillages des véhicules à essence et diesel par des embouteillages de véhicules électriques.

Avec la fin du nucléaire en 2025 et la hausse croissante du nombre de véhicules électriques, le citoyen est légitimement en droit de se poser la question de la sécurité d'approvisionnement.

Par ailleurs, sur les aspects budgétaires, le ministre des Finances a indiqué en commission que cette réforme serait neutre sur le plan budgétaire. Mon groupe ne peut toutefois que s'interroger sur la baisse des recettes liées aux accises sur les énergies fossiles. Comment ce manque à gagner va-t-il être compensé par le gouvernement? Il a été précisé par le ministre que la réforme devrait rapporter plus de 516 millions d'euros jusqu'en 2030 et ce, grâce notamment à l'achat économisé de crédits d'émission ou à la vente de crédits d'émission excédentaires. Lorsqu'on sait que chaque année, l'ensemble des accises sur le carburant rapporte plus de 6 milliards d'euros, on remarque aisément que le verdissement du parc automobile, privé ou de société, ne sera pas neutre budgétairement.

Enfin, nous nous interrogeons sur les raisons de ce grand coup d'accélérateur du verdissement des voitures de société maintenant. Depuis le début de la législature, le Parlement reste dans l'attente d'une grande réforme fiscale promise par le gouvernement. La pression fiscale sur les revenus du travail dans notre pays est telle que les gouvernements successifs ont été obligés de prévoir historiquement des niches fiscales pour en atténuer les effets. Un véritable virage fiscal est dès lors plus que nécessaire. C'est précisément dans le cadre de cette grande réforme que la suppression de l'avantage des voitures-salaires mais aussi d'autres niches fiscales à l'impôt des personnes physiques auraient pu être discutées.

En conclusion, avec cette réforme, les partis plutôt à droite de la Vivaldi peuvent être très satisfaits. L'avantage fiscal et social des voitures de société a encore de beaux jours. Par contre, c'est objectivement une défaite pour nos amis écologistes et verts qu'on peut qualifier de perdants avec le maintien de l'avantage fiscal des voitures de société. Car s'il est vrai que la politique est faite de compromis, je trouve qu'on pousse le bouchon un peu loin. Si l'on ajoute à cela l'impossibilité d'aboutir – même si ce n'est pas de leur faute – à un accord climatique intrabelge et la potentielle arrivée de plusieurs centrales au gaz, l'arrivée d'embouteillages verts commence à peser lourd dans le bilan écologique de cette coalition.

Monsieur le président, vous l'aurez compris, mesdames et messieurs les ministres, chers collègues, nous ne pourrions pas participer à l'encouragement et à la subside supplémentaire des embouteillages électriques que vous nous promettez après 2025. Nous voterons donc contre cette proposition de loi.

Le président: Monsieur De Smet, je vous remercie pour cet exposé succinct et très complet. Il fait preuve de

concision, ce qui est parfois rare dans cette assemblée.

05.46 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je souhaite répondre à certains collègues de l'opposition au sujet de l'un ou l'autre élément qu'ils ont avancé. Je vais m'efforcer d'être bref, mais il s'agit de points fondamentaux.

Tout d'abord, les collègues qui sont intervenus et, en tout cas, MM. Van Hees et De Smet, n'ont, à aucun moment, fait référence aux 9 000 personnes par an qui meurent prématurément en Belgique en raison de la mauvaise qualité de l'air.

Pour les écologistes, il s'agit pourtant d'un argument fondamental qui nous pousse à soutenir ce projet de loi. C'est, selon nous, une raison suffisante pour avoir une appréciation constructive de ce texte et ne pas le balayer d'un revers de la main.

Aujourd'hui, Bruxelles et Anvers font partie du top 10 des villes où la qualité de l'air est la plus mauvaise d'Europe, Anvers se trouve à la troisième place et Bruxelles à la huitième place. À Bruxelles où je vis, raison pour laquelle je me sens d'autant plus concerné, il est question de 530 décès prématurés par an. S'agit-il d'un détail, chers collègues? Je n'ai pas entendu un mot à ce sujet, alors que c'est la principale raison pour laquelle les écologistes soutiennent ce texte. Il faut améliorer la qualité de l'air et donc de vie de nos concitoyens, en particulier dans les zones où il y a beaucoup de trafic, à savoir en ville, mais pas uniquement. Cette question est fondamentale. Je regrette donc vraiment de ne rien avoir entendu à ce sujet lors des différentes interventions.

05.47 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer Vanden Burre, u bent van Brussel en ik weet dat u met een bescheiden wagen rijdt. Ik heb u al zien parkeren.

05.48 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Je n'ai plus de voiture depuis deux mois.

05.49 Kurt Ravyts (VB): Mijnheer de voorzitter, de heer Vanden Burre is inderdaad heel consequent. Het is de bedoeling van Ecolo/Groen dat er in de toekomst nog zo weinig mogelijk wagens rondrijden in het Brussels Gewest.

Even over naar collega Vandenbroucke en de Audifabriek. Ik heb de Audi e-tron opgezocht. Vertrekprijs in de catalogus: 82.000 euro. Wat bent u hier eigenlijk aan het verdedigen? Dat er in Brussel over x aantal jaren alleen nog mensen rondrijden die dat kunnen betalen? Is het dat?

05.50 Joris Vandenbroucke (Vooruit): In alle rust en kalmte. Ik weet dat dit een verschrikkelijk dure wagen is. Ik zou hem mezelf ook niet kunnen permitteren, maar mijnheer Ravyts, ik heb liever dat die Audi in Brussel wordt gebouwd, dan elders. U weet goed genoeg dat het daar niet bij stopt. Alle grote autoconstructeurs hebben aangekondigd dat ze de komende jaren betaalbare elektrische wagens op de markt willen brengen, omdat de markt daar vragende partij voor is.

05.51 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je souhaite répondre rapidement à M. Ravyts. Je suis convaincu – et je me situe dans la ligne que vient de défendre le collègue Vandenbroucke – qu'on aura encore besoin de voitures à l'avenir. Je soutiens aussi la production de voitures qui s'inscrivent davantage dans le développement durable à Bruxelles en particulier mais aussi à Gand. Par contre, je suis convaincu que le fait d'avoir une voiture dont on est propriétaire de manière individuelle va fondamentalement changer, en particulier en ville. C'est ce choix-là que j'ai fait. Je continue à utiliser des voitures mais partagées. J'encourage chacun et chacune à essayer ce système qui fonctionne très bien. C'est donc très différent et très nuancé par rapport aux caricatures que vous pouvez faire. Je pense qu'on utilisera encore des voitures mais je suis convaincu qu'on va les partager au lieu d'en être les seuls et uniques propriétaires. La parenthèse est refermée.

Je voulais encore aborder deux points. Le premier point, c'est la qualité de l'air dont j'ai parlé et qui est pour nous fondamentale, vous l'aurez compris. Le deuxième point concerne les choses qu'il faut encore améliorer par rapport à ce système de voiture-salaire. Au niveau d'Ecolo-Groen, nous sommes extrêmement clairs, il faut aller plus loin. C'est très clair à la fois dans notre programme et, en partie, dans l'accord de gouvernement. Il faut payer les travailleurs et les travailleuses en euros, privilégier le paiement en euros contre toute autre forme de rémunération. Il faut donc sortir à terme de ce système de voiture-salaire. C'est le programme d'Ecolo-Groen. Je l'assume pleinement. Ici, c'est un premier pas que nous saluons parce que

la qualité de l'air va fondamentalement s'améliorer.

Enfin, dernier élément, je voulais répondre à la collègue du MR qui parlait tout à l'heure de la sécurité d'approvisionnement. Je voulais répondre par la lecture d'une analyse et d'une réflexion de l'ancienne ministre de l'Énergie sous le précédent gouvernement. Il s'agit de Marie-Christine Marghem dont je lis une interview de juin 2020 dans *De Standaard*: "S'il n'y a pas de mécanisme de soutien avec de nouvelles centrales au gaz électriques, il sera inévitable de prolonger l'ouverture des centrales nucléaires et cela, c'est clairement jouer avec le feu". Je m'inscris pleinement dans les propos de cette ancienne ministre de l'Énergie.

05.52 Minister **Vincent Van Peteghem**: Mijnheer de voorzitter, dames en heren Kamerleden, dank u voor dit zeer interessante debat.

Ik kom heel graag terug op de uitspraak van William Todd, die zei dat dit de belangrijkste klimaatmaatregel is die in de afgelopen jaar in dit land genomen is. Ik meen dat wij om die reden bijzonder trots mogen zijn op wat vandaag voorligt. Het is geen voorstel dat zomaar uit de lucht komt vallen. Het is een heel doordacht voorstel, dat niet alleen kijkt naar de vergroening van de bedrijfswagens, maar dat ook een stimulans geeft voor de laadpaalinfrastuctuur en dat naast het mobiliteitsbudget er vooral ook voor zorgt dat de drempels uit het systeem worden weggenomen. Wij nemen een doordacht pakket van maatregelen om ervoor te zorgen dat onze mobiliteit duurzamer wordt en dat wij daardoor onze beoogde klimaatmaatregelen kunnen halen.

Daarntoe zei de heer Donné dat de cijfers niet veel zeggen. Als deze maatregel zo wordt uitgevoerd, gaat het over een besparing van 2,8 miljoen ton CO₂ per jaar. Dat zegt misschien niet veel, maar dat is een heel aanzienlijke bijdrage aan onze klimaatdoelstellingen, om niet te spreken over de vermindering van de luchtvervuiling, de impact op onze gezondheid, en noem maar op.

Belangrijk bij de omschakeling is niet alleen wat wij als doelstelling naar voren schuiven, maar ook de manier waarop wij dat doen. Om de transitie waar te maken, moeten wij ervoor zorgen dat iedereen mee is in die transitie, niet alleen bij dit voorstel maar ook bij de volgende voorstellen die wij nog zullen maken. Het is belangrijk dat er een zekere voorzienbaarheid is, dat er een zekere voorspelbaarheid is in wat wij voorstellen, en dat er ook een zekerheid is over de manier waarop wij deze voorstellen ondersteunen. Er moet dus een rechtszeker kader zijn voor de mensen, voor de bedrijven, voor de consumenten.

Wat wij vandaag in dit wetsontwerp voorstellen, geeft dat kader. Dat is voorzienbaar. Dat is voorspelbaar. Dat geeft steun aan zij die deze nodig hebben.

De fasering van wat we doen, maakt dat duidelijk. Vandaag breken we niet in op bestaande contracten met die fasering. We stellen dat dit voorstel begint vanaf 1 juli 2023. Dat is de startdatum. Vanaf dan zal wat we hier vandaag beslissen impact hebben. Dat geeft een richting en een kader aan de vele bedrijven en consumenten in ons land. Vanaf 1 januari 2026 kan een bedrijfswagen enkel nog CO₂-neutraal zijn. Die zal dat fiscale voordeel geven.

Dit kader dat we hebben opgemaakt, zorgt voor zekerheid, maar het is ook een signaal naar de samenleving dat een richting aangeeft. Wie twee jaar nog geleden nog twijfelde welke bedrijfswagen hij of zij moest kopen, een hybride of toch eentje op diesel, of waarom niet een elektrische, geven we nu een heel duidelijke richting. Het is beter een elektrische of CO₂-neutrale wagen te kopen. Dat geeft richting aan onze ondernemingen, geeft richting aan de investeringen die de leasingmaatschappijen moeten doen, maar het geeft ook richting aan onze consumenten. Wij geven richting, maar we verplichten niemand. Wie wil, kan nog altijd een bedrijfswagen nemen die op diesel of benzine rijdt. Dat kan nog altijd. We zijn er echter geen voorstander van, want het fiscale voordeel verdwijnt. Wij geven richting aan onze samenleving op dit punt.

In het geheel van voorstellen zijn we optimistisch. Ik heb hier vandaag heel veel pessimisme gehoord over wat er allemaal mogelijk is. Waar stonden we vijf jaar geleden echter? Welk soort wagens werden er vijf jaar geleden verkocht? Welke evolutie heeft dit wel doorgemaakt de voorbije jaren? Dan kan je ervan op aan dat we binnen vijf jaar minstens zoveel verder zullen staan dan vandaag. Ook op dat vlak zal er nog een hele weg gegaan worden. Het is hier al verschillende malen aangegeven dat elke producent vandaag elektrische wagens op de markt wil brengen. Audi deelde dit vandaag nog mee over de Q8 die in Brussel geproduceerd zal worden. Dat gaat over werkgelegenheid, maar ook over groei. Elke constructeur kondigt aan dat er meer elektrische modellen op de markt zullen komen. Test Aankoop meldde enkele weken geleden dat vanaf 2025 de elektrische modellen goedkoper zullen zijn dan de fossiele wagens. Vandaag zijn de tweedehands

elektrische wagens die even oud zijn, in een vergelijkbaar model, zeker in de *total cost of ownership*, al goedkoper dan de fossiele variant.

We maken die transitie vandaag dus haalbaar. We doen dat bijvoorbeeld door fiscale ondersteuning te geven voor de uitbouw van onze laadpaalinfrastructuur. Voor wie eraan twijfelt of die infrastructuur er zal zijn, merk ik op dat er op het lokale, het regionale en het federale niveau impulsen worden gegeven om dat in de komende jaren te verwezenlijken. Dat is belangrijk. We leveren op dat vlak allemaal een inspanning. Het zal uiteraard ook een en-en-verhaal zijn. Men zal thuis moeten kunnen opladen of op de parking van het bedrijf of in de publieke ruimte.

Collega's, ik ben bijzonder trots op dit wetsontwerp. Ik hoop dat dit vanavond met een zo groot mogelijke meerderheid zal worden goedgekeurd. Ik wil iedereen bedanken die hieraan in de afgelopen weken en maanden heeft meegewerkt. Wij hebben ons gebaseerd op de voorstellen van de heren Vanbesien, Van den Bergh en Lachaert. Wij kregen ook veel steun in het Parlement. Dat doet deugd omdat deze maatregel belangrijk is. Ik bedank ook de medewerkers, Sander Wouters en Thomas Roelandt, die hierin veel tijd hebben gestoken. Ik dank ook de administratie die een zeer goed uitgewerkt voorstel naar ons heeft gestuurd. Bedankt allemaal voor de steun.

Wij zetten vandaag een belangrijke stap in het behalen van onze klimaatdoelstellingen, het zuiverder maken van de lucht en de aandacht voor onze gezondheid.

05.53 Reccino Van Lommel (VB): Mijnheer de minister, behoudens het al vaak gehoord algemene verhaal heb ik weinig inhoudelijke reactie gekregen op de vele bekommernissen die in het urenlange debat aan bod kwamen.

U zegt dat u een signaal geeft aan de samenleving. Dat doet u inderdaad. Tegelijkertijd verwijst u naar het pessimisme. Ik wil het geen pessimisme noemen, maar veeleer bezorgdheid. Die bezorgdheid gaat ook over de prijzen van elektrische wagens. In de voorbije periode heb ik mijn huiswerk gemaakt en onderzocht welke auto's de autoconstructeurs nu aanbieden en welke ze in de toekomst op de markt zullen brengen. Welnu, wie een wagen wil met iet of wat deftig rijbereik, moet tegenwoordig naar de A-merken kijken. De BMW i4 kost 60.000 tot 70.000 euro, de BMW iX kost 80.000 euro. De Polestar, een voertuig van de Volvo Group, zou oorspronkelijk geproduceerd worden in Gent, maar wordt momenteel in China vervaardigd. De Polestar 2 kost 60.000 euro. Een Tesla zit al snel rond de 60.000 euro en dan heeft men nog maar het goedkoopste model aangekocht. Met alle respect, wees toch eens realistisch.

Uit signalen die ik opvang, kan ik concluderen dat leasingmaatschappijen volop anticiperen op de wetgeving die hier vandaag zal worden goedgekeurd. Die maatschappijen plaatsen nu reeds volop bestellingen.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Lommel, u hebt niet het woord gekregen om een nieuw debat te openen, wel voor een repliek.

05.54 Reccino Van Lommel (VB): Mijnheer de voorzitter, ik wil inderdaad repliceren en ik zal het kort houden.

Wat mij bezorgd maakt, is de hoge restwaarde die de leasingmaatschappijen aanhouden voor die wagens. Dan kom ik tot bij uw argument, mijnheer de minister. U stelt dat de wagens aan particulieren zullen worden doorverkocht. Gemiddeld geeft een particulier vandaag de dag 18.000 euro uit aan een wagen. Als de restwaarde van de leasingmaatschappijen zeer hoog is, dan zullen particulieren na vier jaar geen wagen aan 18.000 euro kunnen kopen. Ze zullen nog 30.000 euro moeten neertellen voor een wagen die vier jaar lang heeft rondgereden.

En wat de werkgelegenheid betreft, u moet het plaatje in zijn geheel bekijken. De voorbije weken hebben pomphouders aan de alarmbel getrokken. Hoe staat het met hun toekomst? Daarover hoor en lees ik helemaal niets. Dus, bekijk het totaalplaatje.

De **voorzitter**: Mijnheer Vanbesien, u krijgt het woord, enkel voor uw repliek.

05.55 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik wil graag rechtzetten wat de heer Van Lommel hier allemaal uitkraamt.

Ik rijd al twee jaar met een elektrische gezinswagen met een degelijk bereik, maar de prijs daarvan komt niet in de buurt van wat u zegt, mijnheer Van Lommel. Bovendien heb ik die al twee jaar geleden aangekocht en gaan de prijzen nog naar beneden.

U hebt alle autoconstructeurs afgelopen om u te bevragen over modellen op de markt en modellen die eraan komen. Hebt u ook met de leasingbedrijven gesproken? U zegt dat men verwacht dat de restwaarde van elektrische wagens hoger zal zijn dan vandaag het geval is voor fossiele wagens, maar de leasingmaatschappijen weten dat ook en anticiperen daarop. Zij hebben nieuwe businessmodellen uitgewerkt die zij van plan zijn te gebruiken om de tweedehandse elektrische bedrijfswagens op de Belgische markt te krijgen. Zij zijn ervan overtuigd dat zij businessmodellen hebben waarin zij die verkocht krijgen. Ik zou u dus aanraden om wat verder te kijken dan alleen naar wat in uw kraam past.

05.56 Reccino Van Lommel (VB): Mijnheer Vanbesien, u getuigt vandaag van zeer weinig dossierkennis, daarnet tijdens uw betoog op het spreekgestoelte en nu opnieuw. Men hoeft toch geen grote econoom te zijn om in te zien dat, wanneer leasingmaatschappijen zeer hoge restwaarden hanteren voor elektrische bedrijfswagens en zij later op de tweedehandsmarkt terechtkomen, de particulier dat toch zal moeten betalen. (*Protest van de heer Vanbesien*)

Ik praat wel met de sector, absoluut. Denkt u nu echt dat ik niet met de sector praat? Ik weet zeer goed hoe het verhaal in elkaar zit en blijkbaar veel beter dan u. U maakt de mensen vandaag blaasjes wijs en de gewone Vlaming zal uw klimaatfetisjisme moeten betalen. (*Samenspraak op de banken*)

Le président: Quelqu'un demande-t-il encore la parole? (*Non*)

Vraagt nog iemand het woord? (*Nee*)

La discussion générale est close.

De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Bespreking van de artikelen

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par les commissions sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) **(2170/8)**

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissies aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) **(2170/8)**

Le projet de loi compte 40 articles.

Het wetsontwerp telt 40 artikelen.

* * * * *

Amendements déposés:

Ingediende amendementen:

Art. 3

- 1 – Joy Donné (2170/9)

Art. 10

- 2 – Joy Donné (2170/9)

Art. 11

- 3 – Joy Donné (2170/9)

* * * * *

Conclusion de la discussion des articles:

Besluit van de artikelsgewijze bespreking:

Réservés: les amendements et les articles 3, 10 et 11.

Aangehouden: de amendementen en de artikelen 3, 10 en 11.

Adoptés article par article: 1, 2, 4 à 9 et 12 à 40.

Artikel per artikel aangenomen: 1, 2, 4 tot 9 en 12 tot 40.

* * * * *

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen, de aangehouden artikelen en over het geheel zal later plaatsvinden.

La séance est levée. Prochaine séance le mercredi 10 novembre 2021 à 14 h 15.

De vergadering wordt gesloten. Volgende vergadering woensdag 10 november 2021 om 14.15 uur.

La séance est levée à 13 h 40.

De vergadering wordt gesloten om 13.40 uur.

Ce compte rendu n'a pas d'annexe.

Dit verslag heeft geen bijlage.