

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 mei 2000

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van een aantal belastingwetten
en tot invoering van een tegemoetkoming met
het oog op de bevordering van het gebruik
van LPG-brandstof in het raam van de strijd
tegen de luchtverontreiniging**

(ingediend door de heren
Daan Schalck en Peter Vanvelthoven)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 mai 2000

PROPOSITION DE LOI

**modifiant un certain nombre de lois fiscales
et instaurant une intervention en vue de
promouvoir l'utilisation du carburant LPG
dans le cadre de la lutte contre la pollution
atmosphérique**

(déposée par MM. Daan Schalck
et Peter Vanvelthoven)

SAMENVATTING

Ter bestrijding van de luchtverontreiniging moet het rijden met voertuigen op LPG aangemoedigd worden, aldus de indieners. Daarom stellen zij voor dat de aanvullende verkeersbelasting op zulke voertuigen zou afgeschaft worden. Om het autogebruik aan de andere kant binnen de perken te houden, zou een bijzondere accijns op LPG ingevoerd worden. Voorts stellen zij voor een tegemoetkoming te verlenen bij de aankoop van een voertuig dat de constructeur zelf uitgerust heeft met een LPG-installatie.

RÉSUMÉ

Les auteurs estiment qu'il faut encourager l'utilisation de véhicules fonctionnant au LPG dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique. Ils proposent dès lors de supprimer la taxe de circulation complémentaire perçue sur ce type de véhicules. Le LPG serait toutefois soumis à la perception d'un droit d'accise spécifique dans un souci de maîtrise de la circulation automobile. Enfin, les auteurs proposent de favoriser, par l'octroi d'un incitant financier, l'achat de véhicules équipés d'une installation LPG par le constructeur.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)
BV	: Beknopt Verslag
PLEN	: Plenum
COM	: Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Séance plénière
COM	: Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Mobiliteit is een wezenlijk onderdeel geworden van onze maatschappij. Onze ruimtelijke en maatschappelijke structuren zijn de oorzaak van de toenemende noodzaak aan mobiliteit. Deze mobiliteit, die vooral wordt ingenomen door automobilité, heeft nare gevolgen voor onze leefomgeving en de kwaliteit van het milieu, zowel op lokaal, regionaal als globaal niveau.

Het verkeer is verantwoordelijk voor een groot deel van de luchtverontreiniging. Zo is het verkeer verantwoordelijk voor ongeveer 70 % van de totale CO-uitstoot (CO : koolstofmonoxide) en neemt het meer dan de helft van de totale NOx-uitstoot (NOx : stikstofoxiden) voor zijn rekening. Vele factoren spelen een rol in de bepaling van de totale uitstoot door het verkeer. Het aantal gereden kilometers, de snelheid, het wagentype, het verbruik van de wagen, enzovoort hebben allemaal een invloed op de totale emissie. Een ander belangrijk facet is de gebruikte brandstof. Diesel b.v. heeft een schadelijke reputatie vanwege zijn hoge uitstoot van NOx en deeltjes. Benzine heeft een aantal voordelen, maar ook nadelen t.o.v. diesel, zoals de hogere uitstoot van CO.

Het spreekt voor zich dat het probleem van het terugdringen van de luchtvervuiling door het verkeer op alle fronten moet worden aangepakt. Het terugdringen van het aantal afgelegde kilometers, de bevordering van het openbaar vervoer, het stimuleren van het fietsvervoer, uitstootbeperking door het technisch verbeteren van de wagens, het aanpassen van de brandstoffen, enzovoort.

Reeds jaren lang wordt gezocht naar technische oplossingen die de uitstoot van de wagens beperken. Zo wordt reeds jaren intensief gezocht naar de mogelijkheden van alternatieve brandstoffen. Eén van de alternatieve brandstoffen is het vloeibaar petroleumgas of LPG. Uit studies van VITO (Vlaamse instelling voor technologisch onderzoek) blijkt dat de emissies van personenwagens met LPG voor bepaalde parameters gunstiger zijn dan voor voertuigen met benzine of diesel. Zo is de uitstoot van NOx en deeltjes van LPG-voertuigen gemiddeld meer dan 2/3 lager dan bij diesel-voertuigen. De uitstoot van HC (koolwaterstoffen) en

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La mobilité est devenue un élément essentiel autour duquel s'articule notre société. L'aménagement de notre espace de vie et nos structures sociales engendrent un besoin croissant de mobilité. Cette mobilité, qui est surtout le fait de l'« automobilité », a des conséquences déplorables pour notre milieu de vie et la qualité de l'environnement, tant au niveau local qu'au niveau régional ou mondial.

La pollution atmosphérique est due en grande partie à la circulation automobile. C'est ainsi que cette dernière est responsable d'environ 70% des émissions totales de CO (CO : monoxyde de carbone) et de plus de la moitié des émissions totales de NO_x (NO_x : oxydes d'azote). Le niveau total des émissions polluantes dues à la circulation automobile dépend de nombreux facteurs. Le kilométrage, la vitesse, le type de véhicule, la consommation de la voiture, etc. sont autant de facteurs qui ont une influence sur le niveau total des émissions. Le type de carburant utilisé est un autre facteur important. Le gasoil, par exemple, a mauvaise réputation en raison des émissions importantes de NO_x et de particules dont il est responsable. L'essence présente un certain nombre d'avantages par rapport au gasoil, mais aussi des inconvénients, telles des émissions de CO plus importantes.

Il est évident que la réduction de la pollution atmosphérique due à l'automobile exige de s'attaquer au problème de la circulation sur tous les fronts : la réduction du nombre de kilomètres parcourus, la promotion des transports en commun, l'encouragement des déplacements à bicyclette, la limitation des émissions polluantes grâce au perfectionnement technique des voitures, l'adaptation des carburants, etc.

Depuis de nombreuses années, on recherche des solutions techniques permettant de réduire les émissions de gaz d'échappement des automobiles. C'est ainsi que, depuis des années, on étudie de manière intensive les possibilités des carburants alternatifs. Un de ceux-ci est le gaz de pétrole liquéfié ou LPG. Il ressort d'études réalisées par le VITO (*Vlaamse instelling voor technologisch onderzoek*) qu'au niveau de certains paramètres, les émissions des automobiles roulant au LPG sont moins nocives que celles des véhicules roulant à l'essence ou au gasoil. C'est ainsi que, dans le cas des véhicules roulant au LPG, les émissions d'oxydes

CO is bij diesel en LPG-voertuigen vergelijkbaar, maar merkkelijk lager dan bij benzinevoertuigen. Kortom, LPG vormt een goed alternatief voor benzine en diesel.

Merkwaardig genoeg zijn LPG-voertuigen geen groot succes in België. Nog geen procent van de voertuigen rijdt met LPG. Dit is merkwaardig aangezien LPG toch een techniek is met een hoge maturiteit, zowel wat betreft de voertuigen als wat betreft de noodzakelijke infrastructuur (o.a. LPG-tankstations, garages). Dit heeft een aantal oorzaken. De grootste belemmeringen voor LPG zijn :

1. *angst voor de «gevaaren»* Vele mensen denken nog steeds dat rijden met een LPG-voertuig zeer gevaarlijk is. Deze reputatie dankt LPG aan zijn verleden, waarbij de installaties niet de veiligheid hadden die ze nu hebben.

2. *geen toegang tot ondergrondse parkings* Nu het bovengronds parkeren in de steden - terecht - steeds meer wordt teruggedrongen en vervangen door ondergrondse parkeermogelijkheden, wordt het LPG-rijden in de steden moeilijker. Het is immers verboden om een LPG-voertuig te parkeren in overdekte of ondergrondse parkings. Dit verbod is naast een praktische belemmering natuurlijk ook een signaal dat de hoger vermelde angst aanwakkert.

3. *de hogere aankoopprijs* De ombouw van een benzine-voertuig naar LPG kost ongeveer 60.000 à 70.000 BEF. Een voertuig dat door de constructeur zelf uitgerust is om met LPG te rijden kost snel een 100.000 BEF meer dan een vergelijkbaar model op benzine.

4. *de aanvullende belasting* De aanvullende belasting is blijkbaar een hoge drempel om over te schakelen naar LPG. Dit wordt aangetoond door de dramatische terugval van het aantal LPG-rijders na de invoering van deze aanvullende belasting (zie verder).

In het kader van de strijd tegen de luchtverontreiniging is het de hoogste tijd dat België zijn achterstand in het gebruik van LPG als voertuigbrandstof inhaalt. Hiertoe moeten een aantal van de belemmeringen worden weggewerkt. Terzelfdertijd kan een extra impuls wor-

d'azote (Nox) et de particules sont en moyenne plus de deux fois inférieures à celles émises par les véhicules circulant au gasoil. Si les quantités d'hydrocarbures (HC) et de CO émises par les véhicules roulant au LPG et au gasoil sont comparables, elles sont toutefois nettement moins importantes que dans le cas des véhicules roulant à l'essence. En résumé, le LPG constitue une bonne alternative à l'essence et au gasoil.

Il est pourtant curieux de constater que les véhicules au LPG n'ont guère eu de succès en Belgique. Ils ne représentent même pas un pour cent du parc automobile. C'est étrange, si l'on considère que l'alimentation des véhicules au LPG est une technique tout à fait au point, tant en ce qui concerne les véhicules qu'au niveau de l'infrastructure nécessaire (entre autres les stations-service équipées d'une pompe LPG, les garages). Ce manque d'intérêt est dû à un certain nombre de causes. Les principaux obstacles à l'utilisation du LPG sont les suivants :

1. *la crainte des « risques »*. De nombreuses personnes croient encore que l'utilisation du LPG est très dangereuse. Cette mauvaise réputation du LPG date de l'époque où les installations n'étaient pas aussi sûres qu'actuellement.

2. *L'interdiction d'utiliser les parkings souterrains*. A l'heure où, dans les villes, le stationnement en surface est rendu - à juste titre - de plus en plus difficile et remplacé par la création de places de parking souterraines, il devient de plus en plus difficile de rouler au LPG en milieu urbain. Il est en effet interdit de garer un véhicule circulant au LPG dans un parking couvert ou souterrain. Outre qu'elle constitue un obstacle dans la pratique, cette interdiction est également de nature à renforcer les craintes précitées.

3. *Le prix d'achat plus élevé*. La transformation d'un véhicule à essence pour qu'il puisse rouler au LPG coûte entre 60 000 et 70 000 francs. Un véhicule équipé d'origine pour rouler au LPG coûte facilement 100 000 francs de plus qu'un modèle « essence » comparable.

4. *La taxe de circulation complémentaire*. Le montant de la taxe complémentaire est apparemment suffisamment dissuasif pour empêcher le passage au LPG, comme l'indique la diminution dramatique du nombre de véhicules circulant au LPG qui a suivi l'instauration de cette taxe complémentaire (voir ci-après).

Dans le cadre de la lutte contre la pollution atmosphérique, il est grand temps que la Belgique rattrape son retard en matière d'utilisation du LPG comme carburant pour les véhicules automoteurs. Il faut, pour ce faire, éliminer un certain nombre d'obstacles. On pourra,

den gegeven door de financiële ondersteuning van de aankoop van een LPG-voertuig.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Sinds 1983 wordt een aanvullende belasting geheven op het gebruik van LPG in voertuigen. Het bedrag van de aanvullende verkeersbelasting varieert volgens het fiscaal vermogen van de wagen : 3.600 BEF voor wagens tot 7 PK, 6.000 BEF van 7 tot en met 13 PK en 8.400 BEF voor wagens met een vermogen van meer dan 13 PK.

De aanvullende belasting werd ingevoerd in 1983, ter compensatie van de afschaffing van de accijns op LPG van 2 BEF/l. Reden voor de afschaffing van de accijns was het vrijwaren van de concurrentiepositie van de Belgische pomphouders tegenover hun Nederlandse collega's. Omdat de Nederlandse LPG-prijs een stuk lager lag dan in België gingen velen over de grens om LPG te tanken. Een vaste, jaarlijkse belasting op het bezit van een LPG-installatie moest ervoor zorgen dat het wegvallen van de 2 BEF accijns zonder gevolg bleef van de schatkist.

Bij een gemiddeld aantal afgelegde kilometers bleef LPG, ondanks de aanvullende belasting, goedkoper dan benzine. In de loop van de tijd werd het rijden op LPG relatief goedkoper doordat de accijns op benzine toenam en LPG accijnsvrij bleef. Desondanks is het rijden op LPG drastisch gedaald sinds de invoering van de aanvullende belasting (bron : FEBIAC). Het is slechts de laatste jaren dat het aandeel van de LPG-voertuigen terug is toegenomen.

par la même occasion, créer un incitant supplémentaire à l'utilisation du LPG en accordant une aide financière pour l'achat d'un véhicule équipé pour rouler au LPG.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

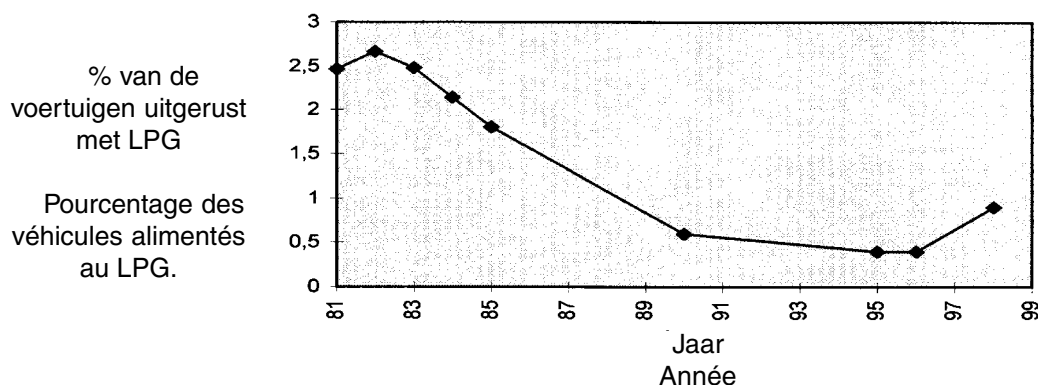
Art. 2

Depuis 1983, l'utilisation de LPG dans les véhicules est soumise à une taxe complémentaire. Le montant de la taxe de circulation complémentaire varie en fonction de la puissance imposable du véhicule : 3 600 BEF pour les véhicules d'une puissance maximale de 7 cv, 6 000 BEF pour une puissance imposable de 7 à 13 cv et 8 400 BEF pour les véhicules dont la puissance est supérieure à 13 cv.

La taxe complémentaire a été introduite en 1983, en compensation de la suppression des accises de 2 BEF/l frappant le LPG. Les accises ont été supprimées dans le but de sauvegarder la compétitivité des pompistes belges par rapport à leurs collègues néerlandais. Le prix du LPG étant nettement plus intéressant aux Pays-Bas qu'en Belgique, de nombreux automobilistes allaient s'approvisionner en LPG de l'autre côté de la frontière. Grâce à l'introduction d'une taxe annuelle fixe sur la possession d'une installation au LPG, la suppression des accises d'un montant de 2 BEF/l devait demeurer une opération neutre pour le trésor.

Malgré la taxe complémentaire, le LPG demeurait plus avantageux que l'essence à partir d'un nombre moyen de kilomètres parcourus. Au fil du temps, l'utilisation de LPG est devenue relativement plus intéressante par suite de la hausse des accises frappant l'essence alors que le LPG était toujours exempté. Il n'en demeure pas moins que l'utilisation du LPG dans les véhicules a baissé de façon draconienne depuis l'introduction de la taxe complémentaire (source : FEBIAC). Ce n'est qu'au cours des dernières années que la part des véhicules roulant au LPG a regagné du terrain.

EVOLUTIE LPG-VOERTUIGEN
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ROULANT AU LPG



Blijkbaar heeft de aanvullende belasting vooral een zwaar psychologisch effect. Daarenboven is de aanvullende belasting onafhankelijk van het verbruik, een systeem waardoor het rijden van onnodig veel kilometers niet wordt ontmoedigd, in tegendeel!

Om het gebruik van LPG als voertuigbrandstof te stimuleren is de afschaffing van deze aanvullende belasting dan ook noodzakelijk. Artikel 2 van dit wetsvoorstel heft de aanvullende belasting op LPG-voertuigen op. De financiële consequenties hiervan zijn beperkt. In 1996 b.v. bedroeg de totale opbrengst van deze aanvullende belastingen slechts 61,5 miljoen BEF. Dit zal ruimschoots worden gecompenseerd door het invoeren van de accijns op LPG (artikel 3).

Art. 3

Door het afschaffen van de aanvullende belastingen wordt rijden op LPG goedkoper. Het mag echter niet zo zijn dat dit aanzet tot het rijden van meer kilometers. Dit zou de positieve milieueffecten van de omschakeling naar LPG teniet doen. Dit moet worden vermeden.

Aangezien de aanvullende belasting op LPG was ingevoerd ter compensatie van de afschaffing van de accijns op LPG, is het logisch dat bij de afschaffing van deze aanvullende belasting opnieuw een accijns wordt ingevoerd voor LPG. De economische motieven voor de afschaffing van de accijns, namelijk de concurrentiepositie van de pomphouders in de Nederlandse grensstreek (zie hoger), is niet meer van toepassing. Daarenboven responsabiliseert een accijns de LPG-rijder.

Artikel 3 van dit wetsvoorstel voert een accijns in voor LPG, conform de richtlijn 92/82/EEG van de Raad van 19 oktober 1992, betreffende de onderlinge aanpassing van de accijnstarieven voor minerale oliën. Deze richtlijn bepaalt de minima van de accijnzen op minerale oliën. Voor LPG en methaan, respectievelijk aangeduid met de GN-codes 2711 12 11 tot 2711 19 00 en GN-code 2711 29 00, bepaalt de richtlijn een minimale accijns van 100 ecu per 1.000 kg bij gebruik als motorbrandstof. Het in België geldende nultarief werd toegestaan volgens de beschikking van 19 oktober 1992 van de Raad die bepaalt dat bestaande verlaagde accijnstarieven of vrijstellingen van accijnzen van toepassing kunnen blijven op bepaalde minerale oliën die voor bijzondere doeleinden worden gebruikt.

La taxe complémentaire a manifestement eu un impact psychologique important. En outre, la taxe complémentaire est indépendante de la consommation, ce système n'étant pas de nature à dissuader l'automobiliste de parcourir de nombreux kilomètres inutiles, bien au contraire !

Pour encourager l'utilisation du LPG en tant que carburant automobile, il est dès lors indispensable de supprimer cette taxe complémentaire. L'article 2 de la présente proposition de loi supprime la taxe complémentaire frappant les véhicules alimentés au LPG. L'incidence financière de cette mesure est limitée. En 1996, par exemple, les recettes totales de cette taxe complémentaire ne s'élevaient qu'à 61,5 millions de francs. Cette perte sera largement compensée par l'instauration d'accises sur le LPG (article 3).

Art. 3

Par suite de la suppression des taxes complémentaires, il deviendrait plus intéressant de rouler au LPG. Cette situation ne peut toutefois inciter les conducteurs à utiliser davantage leur voiture. L'augmentation du kilométrage parcouru anéantirait les effets positifs de l'adoption du LPG sur l'environnement, ce qu'il faut éviter.

Étant donné que la taxe complémentaire sur le LPG avait été instaurée pour compenser la suppression du droit d'accise sur ce carburant, il est logique de réinstaurer un droit d'accise sur le LPG lorsqu'on supprime cette taxe complémentaire. Les considérations économiques qui avaient justifié la suppression de l'accise, à savoir le souci de préserver la compétitivité des pompistes de la région frontalière néerlandaise (voir *supra*), ne sont plus valables. De plus, l'acquittement d'un droit d'accise a pour effet de responsabiliser le conducteur qui roule au LPG.

L'article 3 de la présente proposition de loi établit un droit d'accise sur le LPG, conformément à la directive 92/82/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales. Cette directive fixe les montants minimums des accises sur les huiles minérales. Pour le LPG relevant des codes NC 2711 12 11 à 2711 19 00 et pour le méthane relevant du code NC 2711 29 00, la directive fixe un droit d'accise minimal de 100 écus par 1 000kg en cas d'utilisation comme carburant. L'exonération en vigueur en Belgique a été accordée conformément à la décision du Conseil du 19 octobre 1992 prévoyant que les régimes d'allègement ou d'exonération existants peuvent continuer à s'appliquer à certaines huiles minérales utilisées à des fins spéciales.

De eigenlijke accijnzen zijn gemeenschappelijk met het groothertogdom Luxemburg, terwijl de bijzondere accijnzen autonoom Belgisch zijn. Daarom wordt in artikel 3 niet de accijns maar wel de bijzondere accijns aangepast tot 4050 BEF per 1.000 kg. Dit komt overeen met ongeveer 2,2 BEF/l (bij 15°C en een verhouding propaan/butaan van 60/40) en is dus in dezelfde grootorde van de accijns zoals ze in 1983 is afgeschaft.

Art. 4

Artikel 4 voert een premie in bij de aankoop van een zogenoemd «OEM»-voertuig (original equipment management). Dit zijn voertuigen die door de constructeur zelf zijn aangepast aan het gebruik van LPG. Dit in tegenstelling tot het andere systeem, namelijk de conversie, waarbij een benzinevoertuig na aankoop wordt aangepast aan het gebruik van LPG. Het OEM-systeem kost meer dan de conversie van een benzinevoertuig. Het verschil bedraagt gemiddeld ongeveer 40.000 BEF. Daarom kiest het merendeel van de LPG-rijders voor een conversie van een benzinevoertuig, niet-tegenstaande het feit dat OEM-voertuigen meestal meer garantie op kwaliteit bieden, ook op het vlak van emissies. Een OEM-voertuig is minder milieubelastend dan zijn conversie-tegenhanger. Daarom verdienen de OEM-systemen een stimulans.

Om het financiële verschil tussen de twee systemen te verkleinen kan een premie van 40.000 BEF worden gegeven bij de aankoop van een nieuw OEM-LPG-voertuig. Daarmee wordt het verschil in kostprijs tussen de twee systemen minimaal en zal de koper meer geneigd zijn zich een OEM-voertuig aan te schaffen.

Om misbruiken te vermijden worden de voorwaarden toegevoegd dat :

- 1) de premie slechts eenmaal per voertuig kan worden toegekend,
- 2) het voertuig bij de eerste inschrijving in België nieuw moet zijn
- 3) de inschrijving anders dan tijdelijk moet zijn,
- 4) het voertuig ten minste gedurende 6 maand na de eerste inschrijving op naam van dezelfde eigenaar moet ingeschreven zijn en
- 5) het voertuig gedurende die periode niet mag worden uitgevoerd.

Les droits d'accise proprement dits sont communs avec le Grand-duché de Luxembourg, tandis que les droits d'accise spéciaux sont propres à la Belgique. C'est la raison pour laquelle ce n'est pas le droit d'accise, mais le droit d'accise spécial que l'article 3 porte à 4050 BEF par 1 000 kg. Cette adaptation correspond à environ 2,2 BEF/l (à 15°C et pour une proportion propane/butane de 60/40) et se situe donc dans le même ordre de grandeur que l'accise supprimée en 1983.

Art. 4

L'article 4 prévoit l'octroi d'une prime à l'achat d'un véhicule « *OEM* » (*original equipment management*), c'est-à-dire d'un véhicule équipé par le constructeur même pour rouler au LPG. La disposition ne vise donc pas l'autre formule, à savoir la conversion, dans laquelle un véhicule à essence est adapté, après l'achat, pour pouvoir utiliser le LPG. Le système *OEM* est plus coûteux que la conversion d'un véhicule à essence, la différence s'élevant en moyenne à quelque 40 000 francs. La plupart des adeptes du LPG préfèrent dès lors adapter un véhicule à essence, nonobstant le fait que les véhicules *OEM* offrent en général davantage de garanties quant à la qualité et au volume des émissions de gaz. Un véhicule *OEM* est moins polluant qu'un véhicule converti au gaz. Il convient dès lors de prévoir des incitants financiers pour la filière *OEM*.

Afin de réduire la différence de coût entre les deux systèmes, on pourrait accorder une prime de 40 000 francs à l'achat d'un nouveau véhicule *OEM* roulant au LPG. Cette prime supprimerait pratiquement la différence de coût entre les deux systèmes et inciterait davantage l'acheteur à opter pour un véhicule *OEM*.

Afin d'éviter les abus, nous proposons de prévoir les conditions suivantes :

- 1) la prime ne peut être accordée qu'une seule fois pour un même véhicule ;
- 2) le véhicule doit être à l'état neuf lors de sa première immatriculation en Belgique ;
- 3) l'immatriculation ne doit pas être temporaire ;
- 4) le véhicule doit rester immatriculé au nom du même propriétaire pendant six mois au moins à compter de la première immatriculation et
- 5) il ne peut pas être exporté pendant cette période.

De Koning moet binnen twee maanden de praktische uitwerking regelen, zodat de premie effectief kan worden toegekend voor voertuigen die twee maand na de goedkeuring van de wet worden ingeschreven en die aan de voorwaarden voldoen.

Daan SCHALCK (SP)
Peter VANVELTHOVEN (SP)

Le Roi doit régler les modalités pratiques de cette mesure dans les deux mois, de sorte que la prime puisse effectivement être octroyée pour des véhicules immatriculés deux mois après l'adoption de la loi et satisfaisant aux conditions.

WETSVOORSTEL**Artikel 1.**

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

Art. 2.

Artikel 12 van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen wordt opgeheven.

Art. 3.

In de wet van 22 oktober 1997 betreffende de structuur en de accijnstarieven inzake minerale olie wordt artikel 7, §1,f punt i vervangen als volgt:

- «i) gebruikt als motorbrandstof:
- accijns: 0 frank;
- bijzondere accijns: 4.050 frank per 1.000 kg;»

Art. 4.

§ 1. Bij de aankoop van een voertuig dat door de constructeur zelf is uitgerust voor het rijden op vloeibaar petroleumgas van de GN-codes 2711 12 11 tot en met 2711 19 00 ontvangt de koper een premie van 40.000 frank, indien is voldaan aan de in § 3 gestelde voorwaarden.

§ 2. De verwijzingen in § 1 naar codes van de gecombineerde nomenclatuur, betreffen de versie van de gecombineerde nomenclatuur van het gemeenschappelijk douanetarief van de Europese Gemeenschap die van kracht is op 1 oktober 1994.

§ 3. De premie van 40.000 frank wordt slechts verstrekt indien de installatie voor het rijden op het vloeibaar petroleumgas van de vermelde GN-codes voldoet aan de door de Koning gestelde eisen.

De premie wordt slechts éénmaal voor een voertuig toegekend, namelijk bij de eerste maal dat het voertuig als nieuw voertuig in België wordt ingeschreven, en anders dan een tijdelijke inschrijving.

De premie wordt toegekend wanneer het voertuig tenminste 6 maanden, te rekenen van de eerste inschrijving in België, ingeschreven blijft op naam van dezelfde

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

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

Art. 2

L'article 12 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus est abrogé.

Art. 3

L'article 7, §1^{er}, f), i), de la loi du 22 octobre 1997 relative à la structure et aux taux des droits d'accises sur les huiles minérales est remplacé par la disposition suivante :

- « i) utilisés comme carburant :
- droit d'accise : 0 franc ;
- droit d'accise spécial : 4 050 francs par 1 000 kg ; ».

Art. 4

§1^{er}. À l'achat d'un véhicule équipé par le constructeur même pour rouler au gaz de pétrole liquéfié relevant des codes NC 2711 12 11 à 2711 19 00, l'acquéreur perçoit une prime de 40 000 francs s'il est satisfait aux conditions prévues au §3.

§2. Les renvois, dans le §1^{er}, aux codes de la nomenclature combinée concernent la version de la nomenclature combinée du tarif douanier commun des Communautés européennes en vigueur le 1^{er} octobre 1994.

§3. La prime de 40 000 francs n'est octroyée que si l'installation permettant l'utilisation de gaz de pétrole liquéfié relevant des codes NC précités répond aux normes fixées par le Roi.

La prime n'est accordée qu'une seule fois pour un véhicule, à savoir lors de sa première immatriculation, autre que temporaire, en Belgique à l'état neuf.

La prime est accordée lorsque le véhicule reste immatriculé en Belgique au nom de la même personne pendant six mois à compter de la première immatricu-

persoon en niet wordt uitgevoerd voor het verstrijken van deze termijn. Zij wordt uitgekeerd aan de natuurlijke of rechtspersoon op wiens naam het voertuig voor het eerst in België werd ingeschreven.

De Koning bepaalt binnen twee maanden na de goedkeuring van deze wet de nadere regels voor de uitbetaling van de premie.

§ 4. Elkeen die valse verklaringen aflegt of aangiften doet met het oog op het verkrijgen of laten verkrijgen van een tegemoetkoming of die deze premie op onregelmatige of onrechtvaardige wijze verkrijgt zal bestraft worden met een administratieve boete gelijk aan drie maal de premie. Bovendien zal het ontvangen bedrag moeten terugbetaald worden.

20 januari 2000

Daan SCHALCK (SP)
Peter VANVELTHOVEN (SP)

lation, et ne fait pas l'objet d'une exportation avant l'expiration de ce délai. Elle est versée à la personne physique ou morale au nom de laquelle le véhicule a été immatriculé pour la première fois en Belgique.

Le Roi fixe, dans les deux mois de l'adoption de la présente loi, les modalités de versement de la prime.

§4. Toute personne qui se rend coupable de fausses déclarations ou affirmations en vue d'obtenir ou de faire obtenir une prime ou qui obtient cette prime de manière irrégulière ou injustifiée sera punie d'une amende administrative s'élevant à trois fois le montant de la prime. Le montant perçu devra, en outre, être restitué.

20 janvier 2000.