

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

12 JULI 1996

WETSVOORSTEL

**streckende tot bevordering van het
gebruik van door elektrische energie
aangedreven voertuigen**

(Ingediend door de heren Luc Toussaint,
Rudy Demotte en Michel Moock)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Vervuiling is een van de grote problemen van deze tijd. Er bestaan wel degelijk oplossingen om de overlast te verminderen, maar de praktische uitvoering veronderstelt een mentaliteits- en gedragswijziging. In het algemeen belang moet de overheid die ontwikkelingen bevorderen.

Tijdens de conferentie van de Verenigde Naties betreffende het milieu en de ontwikkeling in Rio in 1992, heeft de Belgische regering zich ertoe verbonden elk initiatief te steunen waardoor de CO₂-uitstoot kan worden beperkt.

De elektrische en hybride voertuigen met elektrische aandrijving beantwoorden aan die doelstelling. Tal van studies hebben aangetoond dat die voertuigen veel minder schadelijke stoffen uitstoten (CO, NO_x, koolwaterstoffen en CO₂) dan een voertuig dat op traditionele brandstoffen (zoals benzine en diesel) rijdt.

Elektrische voertuigen zijn perfect aangepast aan de omstandigheden van het stadsverkeer: lage snelheid en korte afstanden. Ze voldoen ook aan alle voorwaarden gesteld aan het gebruik van de voertuigen van de vloot van de gemeenten en van de grote

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

12 JUILLET 1996

PROPOSITION DE LOI

**visant à favoriser l'utilisation de
véhicules propulsés grâce à l'énergie
électrique**

(Déposée par MM. Luc Toussaint,
Rudy Demotte et Michel Moock)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La pollution est un des grands problèmes de notre temps. Des solutions existent pour réduire les nuisances, mais leur mise en œuvre suppose des changements de mentalité et de comportement. Il appartient aux pouvoirs publics de favoriser ces évolutions, dans l'intérêt commun.

Lors de la conférence des Nations Unies sur l'environnement et de développement de Rio en 1992, le gouvernement belge s'est engagé à soutenir toute initiative permettant de réduire les émissions de CO₂.

Les véhicules électriques et hybrides à traction électrique rencontrent précisément cet objectif. De nombreuses études ont démontré que ces véhicules émettent beaucoup moins de substances nuisibles (CO, NO_x, hydrocarbures et CO₂) qu'un véhicule utilisant les carburants traditionnels que sont l'essence et le diesel.

Les véhicules électriques répondent parfaitement aux conditions de la conduite en ville: vitesse réduite et déplacements courts. Ils remplissent également toutes les conditions d'utilisation exigées par les véhicules des flottes communales et des grandes entre-

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

overheidsbedrijven zoals De Post. Tal van elementen pleiten voor een dergelijke ontwikkeling :

a) Vooral in de stad is de vervuiling door het autoverkeer het grootst en bezorgt ze de grootste overlast. De vervuiling is er het grootst ingevolge de hoge concentratie van voertuigen. Doordat die voertuigen bovendien frequent halt houden, wordt de vervuiling nog erger. Ze zorgt er voor de grootste overlast, omdat er aanzienlijk meer mensen op een zelfde oppervlakte zijn. Het gebruik van elektrische voertuigen in de stad zal bijgevolg positieve gevolgen hebben voor de gezondheid van de mensen die er wonen en werken of die er gewoon af en toe komen.

b) Een vermindering van de vervuiling zal ook gunstig zijn voor de gebouwen in de stad, die sneller aftakelen naarmate de lucht sterker vervuild is.

c) Naast de luchtvervuiling moet men ook oog hebben voor de geluidshinder. Lawaai, dat in de stad een bijzonder hoge densiteit heeft, is een vorm van agressie : het veroorzaakt stress en is schadelijk voor de sereniteit en bijgevolg voor het psychisch evenwicht. Elektrische voertuigen zijn evenwel minder lawaaiër dan de andere voertuigen.

d) Aangezien de prestaties van de elektrische voertuigen beperkt zijn, zal het gebruik ervan een soepel en voorzichtig rijgedrag in de hand werken.

Algemeen beschouwd, kan er van worden uitgegaan dat het gebruik van elektrische voertuigen de levenskwaliteit in de stad aanzienlijk zal verbeteren. Nu alom de problemen op het stuk van het maatschappelijk leven in de grote steden worden benadrukt, is dat aspect bijzonder belangrijk.

Maar zoals tal van andere potentiële oplossingen voor het probleem van de vervuiling geld kosten, kosten ook elektrische voertuigen meer dan traditionele voertuigen (de aankoop prijs van een elektrisch voertuig ligt 30 à 40 % hoger).

Aangezien de bijdrage van de elektrische voertuigen tot het algemeen welzijn is aangetoond, is het de taak van de overheid maatregelen te nemen teneinde het gebruik van die voertuigen te stimuleren.

We denken hier aan financiële aanmoedigingen en zelfs aan fiscale maatregelen. Dit is geen nieuwe aanpak; een paar jaar geleden golden immers soortgelijke maatregelen voor katalysatoren. Doordat elke vervanging van een traditioneel voertuig door een elektrisch voertuig aan de beoogde doelstelling beantwoordt, geldt het voorstel voor alle voertuigen die zijn uitgerust met een in hoofdzaak elektrische aandrijving.

Het is onwaarschijnlijk dat een alleenstaande maatregel zou volstaan om de mensen massaal op elektrische voertuigen te doen overschakelen. Bijgevolg moeten diverse maatregelen in uitzicht worden gesteld : een verlaging van het BTW-tarief, een aankoopsubsidie, gratis parkeren op openbare plaatsen...

De Europese en Belgische institutionele structuur beperkt evenwel de mogelijkheden van de federale

prises publiques telle la Poste. De nombreux éléments plaident en faveur d'une telle évolution :

a) C'est précisément en milieu urbain que la pollution par le trafic automobile est la plus importante et la plus gênante. La plus importante parce que la concentration des véhicules et leurs arrêts fréquents aggravent la pollution; la plus gênante, car la concentration de personnes est nettement plus élevée. L'utilisation du véhicule électrique en milieu urbain aura donc des effets positifs sur la santé des habitants et des personnes qui y vivent et qui en sont les utilisateurs.

b) La diminution de la pollution aura également un effet bénéfique sur les bâtiments urbains, qui se détériorent d'autant plus vite que la nocivité de l'air est importante.

c) Outre la pollution atmosphérique, il faut envisager la pollution par le bruit. Le bruit, particulièrement dense en milieu urbain, constitue une forme d'agression : il génère le stress et nuit à la sérénité, donc à l'équilibre. Or, les véhicules électriques sont moins bruyants que les autres.

d) Comme les performances des véhicules électriques sont limitées, leur utilisation favorisera une conduite souple et prudente.

Au total, on peut considérer que l'utilisation des véhicules électriques contribuera grandement à améliorer la qualité de la vie en ville. Alors que, de toutes parts, on souligne les difficultés de la vie sociale dans les grandes villes, cet aspect est particulièrement important.

Mais, comme c'est le cas pour de nombreuses autres solutions potentielles au problème de la pollution, le coût des véhicules électriques reste supérieur au coût des véhicules traditionnels (le prix d'achat d'un véhicule électrique est de 30 à 40 % supérieur).

Dès lors que la contribution des véhicules électriques au bien commun est démontrée, il appartient aux pouvoirs publics de prendre des mesures visant à favoriser leur usage.

On pense ici aux encouragements financiers, y compris les mesures fiscales. Il ne s'agit pas d'une démarche nouvelle, puisque les pots catalytiques ont bénéficié de mesures similaires, voici quelques années. Comme tout remplacement de véhicule traditionnel par un véhicule électrique rencontrerait l'objectif poursuivi, la proposition s'étend à tous les véhicules équipés d'une propulsion électrique prédominante.

Il est improbable qu'une mesure isolée suffise à provoquer un engouement significatif pour les véhicules électriques, et il faut donc envisager plusieurs mesures : réduction du taux de TVA, subvention à l'achat, gratuité des parkings publics ...

Cependant, la structure institutionnelle de l'Europe et de la Belgique limite la capacité du législateur

wetgever. Hij moet zich in een eerste fase beperken tot de aangelegenheden waarvoor hij als enige bevoegd is.

Zo wordt aan de Kamer voorgesteld in te stemmen met de toekenning van een eenmalige premie bij de aankoop van een elektrisch voertuig, in navolging van de steun die in andere Europese landen wordt toegekend. Het is de bedoeling dat die premie bij benadering overeenstemt met het verschil in aankoop prijs tussen een traditioneel en een elektrisch voertuig. In de aankoop prijs van het elektrische voertuig is evenwel niet de prijs van de batterijen begrepen, aangezien die op maandelijkse basis kunnen worden geleasd. Gelet op de doelstelling van de premie, wordt ze alleen toegekend voor wegvoertuigen die moeten worden ingeschreven. Het bedrag is tevens afhankelijk van het soort voertuig (bromfiets, motorfiets of auto) (Artikel 2 van het voorstel).

Tevens wordt voorgesteld elektrische voertuigen vrij te stellen van de belasting op de inverkeerstelling (Artikel 3 van het voorstel).

Die maatregelen strekken ertoe de aankoop van elektrische voertuigen te bevorderen door de hogere prijs (in vergelijking met gelijksoortige voertuigen die op traditionele brandstoffen rijden) te compenseren.

Redelijkerwijs kan worden verondersteld dat naarmate er meer elektrische voertuigen worden geproduceerd, het prijsverschil in de toekomst zal afnemen.

Daarom wordt voorgesteld dat de diverse maatregelen van kracht zouden zijn tot 1 januari 2001 (Artikel 4 van het voorstel).

De kosten van deze maatregelen voor de begroting zullen vanzelfsprekend worden gecompenseerd door een verbetering van de levensomstandigheden en door de daaruit voortvloeiende vermindering van de medische en sociale kosten ingevolge het intensieve gebruik van traditionele voertuigen.

fédéral, qui doit dans un premier temps se limiter aux matières pour lesquelles il est seul compétent.

Ainsi, il est proposé à la Chambre de voter l'octroi d'une prime unique à l'achat d'un véhicule électrique, à l'instar des aides existantes dans d'autres pays européens. Cette prime est calculée pour correspondre approximativement à la différence de prix d'achat entre un véhicule traditionnel et un véhicule électrique. Dans le prix d'achat du véhicule électrique, on n'inclut cependant pas le prix des batteries car celles-ci peuvent faire l'objet d'un leasing mensuel. Conformément à son objectif, la prime est réservée aux véhicules routiers qui doivent faire l'objet d'une immatriculation. Son montant est également modulé en fonction du type de véhicule (cyclomoteur, motocyclette ou véhicule automobile) (Article 2 de la proposition).

Il est également proposé de supprimer la taxe de mise en circulation pour les véhicules électriques (Article 3 de la proposition).

L'objectif de ces mesures est de donner une impulsion favorisant l'achat de véhicules électriques, en compensant le prix plus élevé par rapport à leurs homologues utilisant des carburants traditionnels.

On peut cependant raisonnablement penser que, à mesure que la quantité de véhicules électriques produits augmente, la différence de prix existante va diminuer au fil du temps.

C'est pourquoi il est proposé que les différentes mesures soient d'application jusqu'au 1^{er} janvier 2001 (Article 4 de la proposition).

Le coût budgétaire de ces mesures sera naturellement compensé par l'amélioration des conditions de vie et de la diminution correspondante des coûts médicaux et sociaux que provoque l'usage intensif des véhicules traditionnels.

L. TOUSSAINT
R. DEMOTTE
M. MOOCK

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

De koper van een voertuig met een in hoofdzaak elektrische aandrijving, of het nu een rechtspersoon of een natuurlijke persoon betreft, komt in aanmerking voor een premie ten laste van de Staat. De premie is voorbehouden voor wegvoertuigen die moeten worden ingeschreven. Het bedrag van de premie is 30 000 frank voor bromfietsen en motorfietsen en 150 000 frank voor auto's. Een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit kan het bedrag van de premie wijzigen.

De Koning bepaalt de toepassingsvoorwaarden van dit artikel.

Art. 3

Van belasting op de inverkeerstelling worden vrijgesteld bromfietsen, motorfietsen en auto's die zijn ingeschreven en die met een in hoofdzaak elektrische aandrijving zijn uitgerust.

Art. 4

Deze wet houdt op van kracht te zijn op 1 januari 2001.

2 juli 1996.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'acheteur d'un véhicule équipé d'une propulsion électrique prédominante, qu'il s'agisse d'une personne morale ou d'une personne physique, peut bénéficier d'une prime à charge de l'Etat. La prime est réservée aux véhicules routiers qui doivent faire l'objet d'une immatriculation. Le montant de la prime s'élève à 30 000 francs pour les cyclomoteurs et les motocyclettes et à 150 000 francs pour les véhicules automobiles. Un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres peut modifier le montant de la prime.

Le Roi détermine les modalités d'application du présent article.

Art. 3

Sont exemptés de la taxe de mise en circulation les cyclomoteurs, motocyclettes et véhicules automobiles faisant l'objet d'une immatriculation et équipés d'une propulsion électrique prédominante.

Art. 4

La présente loi cessera d'être en vigueur le 1^{er} janvier 2001.

2 juillet 1996.

L. TOUSSAINT
R. DEMOTTE
M. MOOCK
R. BIEFNOT
A. GEHLEN
J. ANSOMS
R. DELATHOUWER
B. DE RICHTER