

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 décembre 2005

PROPOSITION DE LOI

modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 en vue de majorer la réduction pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule à faible consommation qui émet entre 105 et 115 grammes de CO₂ par kilomètre

(déposée par M. Benoît Drèze)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 december 2005

WETSVOORSTEL

tot wijziging van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, teneinde te voorzien in een hogere belastingaftrek van de aankoopprijs van een zuinig voertuig dat per kilometer tussen 105 en 115 gram CO₂ uitstoot

(ingediend door de heer Benoît Drèze)

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à augmenter l'incitant fiscal prévu depuis le 1er janvier 2005 à l'achat d'une voiture qui émet peu de CO₂. Plus précisément, cette augmentation concernerait les voitures de la tranche rejetant entre 105 et 115 gr de CO₂ par km. Il existe actuellement une douzaine de modèles.

Pour ces voitures, l'incitant fiscal est actuellement de 3 % du prix d'achat. Cet incitant produit ses effets deux ans après l'achat et est, manifestement, insuffisant pour orienter la décision de l'acheteur. Il est donc proposé de passer à 7,5%, à savoir la moitié de l'incitant fiscal de 15% prévu pour les voitures émettant moins de 105 gr de CO₂ par km.

A la différence de ces dernières, les voitures visée par la présente proposition de loi se destinent au grand public. De ce fait, la présente proposition de loi pourrait apporter une réelle contribution à la réalisation des objectifs de Kyoto.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel beoogt een verhoging van de fiscale stimulus die sinds 1 januari 2005 van kracht is bij aankoop van auto's die slechts weinig CO₂ uitstoten. Meer in het bijzonder zou deze verhoging betrekking hebben op de auto's die tussen 105 en 115 gram CO₂ per kilometer uitstoten; momenteel zijn er een twaalf-tal dergelijke automodellen beschikbaar.

Thans bedraagt de fiscale stimulus voor die auto's 3% van de aankoopprijs. Die stimulus sorteert pas twee jaar na de aankoop effect en is kennelijk onvoldoende groot om het koopgedrag van de consument te beïnvloeden. Daarom wordt voorgesteld het percentage op te trekken tot 7,5% van de aankoopprijs, wat neerkomt op de helft van de fiscale stimulus van 15% die wordt toegekend voor de auto's die per kilometer minder dan 105 gram CO₂ uitstoten.

In tegenstelling tot wat voor die categorie van auto's geldt, is het grote publiek de doelgroep van de in dit wetsvoorstel bedoelde auto's. Daardoor kan de in uitzicht gestelde tekst daadwerkelijk een bijdrage leveren tot de verwezenlijking van de Kyoto-doelstellingen.

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

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 : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Jamais la mobilité des personnes n'a été aussi élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Tant le nombre que la longueur des déplacements individuels ne cessent de croître. Les individus ont, en effet, un choix de plus en plus large de destinations possibles qui leur permettent d'accéder à des biens, des services, des relations humaines, etc. Si les modes de déplacements individuels ont pris une place prépondérante au sein de notre société, il n'en reste pas moins que ceux-ci contribuent tout particulièrement aux problèmes de pollution liés à la consommation d'énergie. Certains de ces polluants affectant la qualité de la vie locale (pics d'ozone) sont en diminution (SO₂) ou font l'objet d'interventions précises pour les maîtriser. Mais d'autres, en augmentation très rapide (CO₂), ont un impact planétaire et à long terme.¹

Selon le Rapport fédéral sur le développement durable², des indicateurs permettent d'apprécier la relation entre, d'une part, la croissance du PIB et, d'autre part, la consommation d'énergie et le transport de personnes, mais aussi entre la croissance du PIB et certaines pressions occasionnées par la consommation d'énergie et le transport des personnes, en particulier les émissions de CO₂ et celles de COV (Composés organiques volatils). C'est ainsi que le Rapport constate que toute augmentation du PIB a entraîné, au cours des 20 dernières années, une augmentation importante de la consommation d'énergie et du transport des personnes.

Étant donné les prévisions pour les 20 prochaines années qui tablent, à politique inchangée, sur une croissance économique annuelle moyenne de 2,2% entre 1995 et 2010 et de 1,5% de 2010 à 2020 dans les pays de l'OCDE, les émissions de CO₂ continueront d'augmenter en contribuant au réchauffement climatique.

Si, dans le cas des émissions de composés organiques volatils (COV), des progrès technologiques ont permis de parvenir à un découplage fort entre les émissions de COV et la croissance du PIB, il n'en va pas de même pour le CO₂.

¹ Rapport fédéral sur le développement durable 2002 « Un pas vers un développement durable ? », Bureau Fédéral du Plan, p. 47.

² Rapport fédéral sur le développement durable 2002 « Un pas vers un développement durable ? », o.c., p. 52.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Nooit zijn de mensen zo mobiel geweest als vandaag. De individuele mobiliteit neemt almaar toe, zowel wat het aantal trajecten betreft als in afstand. We hebben immers toegang tot een steeds ruimer wordend aanbod van bestemmingen, waardoor we meer mogelijkheden krijgen goederen te verwerven, een beroep te doen op diensten, menselijke contacten te leggen enzovoort. In onze samenleving heeft het individuele verkeer de bovenhand gekregen en daardoor is mobiliteit in ruime mate mee verantwoordelijk voor de vervuiling ingevolge energieverbruik. Sommige van die vervuilende stoffen tasten de lokale levenskwaliteit aan (ozonpieken), maar de uitstoot ervan gaat in dalende lijn (bijvoorbeeld wat de SO₂ betreft) of er zijn specifieke maatregelen getroffen om die uitstoot te beheersen. Andere stoffen, waarvan de uitstoot nog steeds zeer snel toeneemt (bijvoorbeeld CO₂), hebben dan weer een planetaire impact die slechts op lange termijn duidelijk zal worden¹.

Volgens het Federaal rapport inzake duurzame ontwikkeling² kan uit een aantal indicatoren worden opge maakt dat er een verband bestaat tussen, enerzijds, de groei van het BBP en, anderzijds, het energieverbruik en het mobiliteitspatroon van de bevolking. Tevens bestaat er, nog steeds volgens het Planbureau, een verband tussen de groei van het BBP en de druk ingevolge het energieverbruik en het mobiliteitspatroon van de bevolking, in het bijzonder de uitstoot van CO₂ en VOS (vluchtige organische stoffen). Zo constateert het rapport dat iedere verhoging van het BBP tijdens de jongste 20 jaar tot een aanzienlijke verhoging van het energieverbruik en van het personenverkeer heeft geleid.

Op grond van de prognoses voor de komende twintig jaar, die (bij ongewijzigd beleid) voor de OESO-landen uitgaan van een gemiddelde jaarlijkse economische groei van 2,2% tussen 1995 en 2010 en van 1,5% tussen 2010 en 2020, zal de CO₂-uitstoot blijven stijgen, wat bijdraagt tot de opwarming van het klimaat.

Wat de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) betreft, heeft de technologische vooruitgang weliswaar in hoge mate een ontkoppeling mogelijk gemaakt tussen de uitstoot van VOS en de groei van het BBP, maar zulks geldt niet voor de CO₂-uitstoot.

¹ «Een stap naar duurzame ontwikkeling? Federaal rapport inzake duurzame ontwikkeling 2002», Planbureau, blz. 47.

² *Ibidem*, blz. 52.

Les effets irréversibles du réchauffement climatique dû aux émissions de CO₂, ainsi que les problèmes de santé des êtres humains dus aux différents polluants liés à la combustion de combustibles fossiles pourraient mettre en péril la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins.³

C'est pourquoi, dans le cadre du Protocole de Kyoto, notre pays s'est engagé à réduire globalement d'ici 2008-2012 ses émissions de CO₂ de 7,5% par rapport à la situation de 1990 afin de lutter contre les changements climatiques. Pour répondre à ses obligations, la Belgique devrait émettre 135,27 millions de tonnes de CO₂ en 2008 contre 146,24 millions de tonnes en 1990. Or, selon les derniers inventaires d'émissions transmis par la Belgique dans le cadre du mécanisme de surveillance des gaz à effet de serre (Commission européenne) et de la Convention-cadre sur le changement climatique (Nations Unies), les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté d'un peu plus de 6% entre 1990 et 2000.⁴

Calculer le pourcentage réel des diverses émissions du parc des véhicules existant n'est pas aisé. A cet égard, il convient de tenir compte de la composition du parc belge, du nombre de kilomètres parcourus et des caractéristiques de notre réseau routier. Même le relief et les conditions climatologiques peuvent jouer un rôle non négligeable en la matière.

En 1992, l'*Institut für Energie- und Umweltforschung* (IFEU) de Heidelberg en Allemagne a reçu pour mission du Ministère allemand de l'Environnement d'établir un modèle, dénommé TREMOD, capable d'effectuer de tels calculs. Au fil des ans, ce modèle a sans cesse été affiné pour devenir l'instrument officiel des autorités allemandes pour le calcul et l'estimation des émissions dans le secteur des transports. Il a non seulement été appliqué en Allemagne, mais aussi en Suisse, en Autriche et aux Pays-Bas.

De onomkeerbare effecten van de opwarming van het klimaat, dat te wijten is aan de CO₂-uitstoot, alsmede de gezondheidsproblemen die mensen ondervinden en die te wijten zijn aan de diverse vervuilende stoffen die verband houden met de verbranding van fossiele brandstoffen, zouden het vermogen van de toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien, in gevaar kunnen brengen.³

Daarom heeft ons land, in het raam van het Kyoto-protocol, het engagement opgenomen om tussen 2008 en 2012 de CO₂-uitstoot met 7,5% te verminderen in vergelijking met de situatie van 1990, teneinde de klimaatsveranderingen tegen te gaan. Om die verplichtingen na te komen zou de CO₂-uitstoot in ons land in 2008 maar 135,27 miljoen ton mogen bedragen, tegenover 146,24 miljoen ton in 1990. Blijkens de jongste uitstoot-inventarissen die België heeft overgezonden in het raam van het mechanisme inzake het toezicht op de gasen met broeikaseffect (Europese Commissie) en van het Raamverdrag inzake klimaatverandering (Verenigde Naties), blijkt de uitstoot van broeikasgasen tussen 1990 en 2004 evenwel met ruim 6% te zijn toegenomen.⁴

Het is moeilijk het reële percentage van de diverse emissies van het bestaande autopark te berekenen. In dat verband moet rekening worden gehouden met de samenstelling van het Belgische autopark, met het aantal afgelegde kilometer en met de kenmerken van ons wegennet. Zelfs het reliëf en klimatologische omstandigheden kunnen terzake een niet onaanzienlijke rol spelen.

In 1992 kreeg het in het Duitse Heidelberg gevestigde *Institut für Energie- und Umweltforschung* (IFEU) van het Duitse ministerie voor Leefmilieu de opdracht een model uit te werken (TREMOD genaamd) aan de hand waarvan dergelijke berekeningen kunnen worden uitgevoerd. Door de jaren heen werd het model almaar verfijnd en werd uiteindelijk het officieel instrument van de Duitse overheden om inzake mobiliteit de uitstoot te berekenen en in te schatten. Dat model werd niet alleen in Duitsland, maar ook in Zwitserland, Oostenrijk en Nederland toegepast.

³ Rapport fédéral sur le développement durable 2002 « Un pas vers un développement durable ? », o.c., p. 53.

⁴ Voir D. GUSBIN et B. HOORNAERT, « Perspectives énergétiques pour la Belgique à l'horizon 2030 », Bureau fédéral du plan, janvier 2004, p. 47.

³ *Ibidem*, blz. 53.

⁴ Zie D. Gusbin en B. Hoornaert, « Energievooruitzichten voor België tegen 2030 », Federaal Planbureau, januari 2004, blz. 47.

En ce qui concerne notre pays, la fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle (FEBIAC) a chargé l'IFEU d'examiner la situation⁵. Avec l'aide de TREMOD, les chercheurs allemands ont calculé, sur base de la connaissance de la composition du parc belge des véhicules, l'évolution des émissions et de la consommation de carburant par le trafic routier au cours des vingt dernières années.

Ils ont également établi un modèle prévisionnel de l'évolution jusqu'en 2020, afin d'obtenir une image de ce que sera la qualité de l'air dans le futur. Les résultats des calculs des émissions indiquent une même tendance. A l'exception du CO₂, les émissions de tous les polluants semblent diminuer au cours de la période considérée malgré une augmentation de 80% du nombre total de kilomètres parcourus par les voitures depuis 1980. A cet égard, l'IFEU constate que si les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du trafic routier ont jusqu'à ce jour augmenté de manière continue, celles-ci devraient augmenter de 2 à 6% pour les 20 prochaines années en cas de croissance de la mobilité de 14 à 22%.

Une étude⁶ publiée récemment par le centre de recherche et d'information des organisations de consommateurs (CRIOC) démontre que les consommateurs s'intéressent très peu à l'environnement lors de l'achat d'une voiture. Beaucoup ne font pas le lien entre consommation de carburant et émissions de CO₂, et ne sont pas plus en mesure de comparer l'impact sur l'environnement des différents carburants. Pourtant, il faut bien constater que c'est l'utilisation de la voiture qui est la principale cause de pollution par l'automobile, d'avantage donc que sa fabrication ou son élimination. C'est ainsi que les principaux critères de choix d'une voiture sont le prix, la fiabilité, la qualité et la sécurité du produit. La consommation en carburant, déterminant pourtant les émissions de CO₂, est également un critère de choix mais elle intervient davantage à titre économique qu'à titre écologique.

Ce qui importe aux yeux des consommateurs, selon l'étude du CRIOC, c'est que la voiture se situe dans la moyenne de consommation de sa catégorie, plus qu'à un niveau déterminé de consommation. Les autres critères environnementaux sont, quant à eux, très peu évoqués spontanément et n'interviennent jamais qu'en bout de liste.

Les concessionnaires interrogés, dans le cadre de cette enquête, fournissent des réponses assez

Wat ons land betreft, heeft FEBIAC (de Belgische Federatie van de automobiel- en tweewielerindustrie) het IFEU ermee belast de situatie te onderzoeken⁵. Aan de hand van TREMOD berekenden de Duitse vorsers, op basis van de kennis van de samenstelling van het Belgische voertuigenpark, de evolutie van de uitstoot en het verbruik van brandstof door het wegverkeer tijdens de jongste 20 jaar.

Zij hebben eveneens een prognoseschema opgesteld van de evolutie tot in 2020, teneinde zicht te krijgen op de luchtkwaliteit in de toekomst. De resultaten van die emissieberekeningen geven dezelfde tendens te zien. Met uitzondering van CO₂ zou de uitstoot van alle vervuilende stoffen tijdens de beschouwde periode dalen, hoewel de auto's sinds 1980 in totaal 80% meer kilometers afleggen. Op dat vlak constateert het IFEU dat, terwijl de uitstoot van kooldioxide (CO₂) door het wegverkeer tot dusver onafgebroken is gestegen, die uitstoot de komende 20 jaar met 2 à 6% zou stijgen ingeval de mobiliteit met 14 tot 22% toeneemt.

Een onlangs door het Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties (OIVO) gepubliceerde studie⁶ toont aan dat de consumenten bij de aankoop van een auto erg weinig belangstelling hebben voor het milieu. Velen leggen niet het verband tussen het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot, en zijn evenmin bij machte het milieueffect van de verschillende brandstoffen onderling te vergelijken. Nochtans kan men niet om de vaststelling heen dat rijden met een auto de grootste oorzaak van vervuiling vormt, veeleer dan de fabricage of de vernietiging van het voertuig. Als belangrijkste criteria om een auto te kiezen, gelden dan ook prijs, betrouwbaarheid en veiligheid van het product. Het brandstofverbruik, dat nochtans de doorslag geeft wat de CO₂-uitstoot betreft, vormt weliswaar ook een aankoopcriterium, maar dan veeleer in economisch dan in ecologisch opzicht.

De OIVO-studie toont aan dat de consumenten er meer belang aan hechten dat het verbruik van een auto rond het gemiddelde in zijn categorie ligt, dan dat het verbruik een welbepaald aantal liter per kilometer bedraagt. De andere milieucriteria worden maar heel zelden spontaan aangehaald, en ze spelen pas in laatste instantie mee.

De bij die enquête ondervraagde concessiehouders verstrekken vrij eensluidende antwoorden. Volgens hen

⁵ Voir « Les émissions et la consommation d'énergie du trafic routier en Belgique (1980-2020) », consultable sur le site www.febiac.be

⁶ Voir « Choix d'une automobile : l'environnement pris en compte ? », CRIOC, dans Du côté des consommateurs, n°142, 30 septembre 2003 Crioc, janvier 2004.

⁵ Zie: «De emissies en het energieverbruik door het wegverkeer in België» (1980 - 2020), te raadplegen op de site www.febiac.be

⁶ Zie: «Een auto kiezen: spelen de milieuaspecten een rol?», OIVO, in «De Wakkere Consument», nr. 142, 30 september 2003.

concordantes. Pour eux, les critères de choix auxquels recourent les consommateurs sont surtout le prix, la sécurité et le confort de conduite. La consommation en carburant n'est citée que par un concessionnaire sur deux. Les critères environnementaux arrivent également en queue de peloton malgré que la grande majorité d'entre eux témoignent pourtant d'une bonne connaissance de l'impact des émissions de CO₂.

L'achat de véhicules neufs écopereformants constitue à ce sujet un enjeu crucial pour les politiques publiques. Le renouvellement du parc automobile doit en effet permettre la mise en circulation de véhicules plus propres. Une prise de conscience du public à l'égard des aspects environnementaux de l'automobile semble primordiale afin que des efforts accrus soient déployés dans le sens de la mise sur le marché de voitures plus propres et plus respectueuses de notre environnement.

Notons à cet égard que la direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement réalise un guide des voitures les plus respectueuses de l'environnement réunissant les données relatives à la consommation officielle de carburant et aux émissions spécifiques officielles de CO₂ pour chaque modèle disponible sur le marché des voitures neuves.⁷ Force est de constater que tant la réalisation de ce guide, que l'obligation pour les concessionnaires d'afficher sur les voitures neuves une étiquette indiquant la consommation moyenne en carburant et leur émission moyenne de CO₂⁸ n'ont guère permis d'influencer le comportement des consommateurs pas plus que l'octroi d'un avantage fiscal à l'achat d'un véhicule neuf émettant de faibles quantités de dioxyde de carbone (CO₂).⁹

Depuis le 1^{er} janvier 2005, l'acheteur d'un véhicule ayant un taux d'émission égal ou inférieur à 115 grammes de CO₂/km bénéficie d'une réduction d'impôt qui s'élève à 3 % du prix d'achat du véhicule, avec un maximum de 615 euros. Et si le taux d'émission est égal ou inférieur à 105 g/km, l'avantage est plus conséquent : il atteint 15 % du prix d'achat, sans pouvoir cependant dépasser 3.280 euros.¹⁰

⁷ http://www.belgium.be/eportal/ShowDoc/health/imported_content/pdf/CO2.pdf

⁸ Voir l'Arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'information sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (M.B. 12/10/2001).

⁹ Voir art. 145/28 du Code des impôts sur les revenus qui est applicable en cas d'acquisition d'une voiture, d'une voiture mixte ou d'un minibus à partir du 01.01.2005. (Art. 44, L. 09.07.2004) M.B. 15.07.2004.

¹⁰ Pour l'exercice d'imposition 2006, le plafond est de respectivement 4.080 et de 760 euros.

gelden voor de consumenten vooral prijs, veiligheid en rijcomfort als criteria om een keuze te maken. Slechts één op twee concessiehouders brengt het brandstofverbruik ter sprake. Ook de milieucriteria zijn de minst doorslaggevende, hoewel de meeste betrokkenen goed bekend zijn met de weerslag van de CO₂-uitstoot.

De aankoop van nieuwe, milieuvriendelijke voertuigen is op dat punt een cruciaal streefdoel in de door de overheid uitgetekende beleidslijnen. De vernieuwing van het autopark moet het immers mogelijk maken minder vervuilende voertuigen in het verkeer te brengen. Kennelijk is het van primordiaal belang dat het publiek zich van de milieuaspecten van auto's bewust wordt, opdat meer inspanningen zouden worden geleverd om minder vervuilende en milieuvriendelijker auto's op de markt te brengen.

In dat verband zij erop gewezen dat het Directoraat-generaal Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu een gids over de milieuvriendelijkste auto's opstelt, met daarin het officiële brandstofverbruik en de specifieke CO₂-uitstoot van elk model dat op de Belgische markt van nieuwe auto's beschikbaar is⁷. Men kan er niet omheen dat het gedrag van de consument nauwelijks kon worden aangestuurd door de publicatie van die gids, door de verplichting voor de concessiehouders om op de nieuwe auto's een etiket aan te brengen met het gemiddelde brandstofverbruik en de gemiddelde CO₂-uitstoot⁸, dan wel door het belastingvoordeel bij de aankoop van een nieuw voertuig met een lage koolstofdioxide-uitstoot (CO₂).⁹

Sinds 1 januari 2005 wordt een belastingvoordeel toegekend aan de kopers van een voertuig met een CO₂-uitstoot van minder dan of gelijk aan 115 gram CO₂/km. Dat belastingvoordeel bedraagt 3 % van de aankoop-prijs van het voertuig, met een maximum van 615 euro. Bij een uitstoot kleiner dan of gelijk aan 105 g/km is het voordeel groter, en bedraagt de belastingvermindering 15 % van de aankoop-prijs, met een maximum evenwel van 3.280 euro¹⁰:

⁷ http://www.belgium.be/eportal/ShowDoc/health/imported_content/pdf/CO2.pdf

⁸ Zie het koninklijk besluit van 5 september 2001 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (*Belgisch Staatsblad* van 12 oktober 2001).

⁹ Zie artikel 145/28 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, dat van toepassing is «in geval van verwerving van een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus vanaf 01.01.2005» (artikel 44 van de wet van 9 juli 2004), *Belgisch Staatsblad* van 15 juli 2004.

¹⁰ Voor het aanslagjaar 2006 is die bovengrens respectievelijk 760 en 4.080 euro.

«Dans la première catégorie, on retrouve 27 modèles parmi lesquels certaines Peugeot et Citroën équipées du 1.4 HDI 70 ch (206, C2 et C3...), la Daihatsu Cuore, la Fiat Panda 1.3 JTD Multijet, les Opel Corsa 1.3 CDTi et 1.0 Eco, les Renault Clio 1.5 dCi 65, 80 et 100 ch, les Smart Fortwo essence, et la Toyota Yaris 1.4 D-4D. Dans la seconde, ne figurent que 7 voitures dont la Toyota Prius à propulsion hybride essence – électricité ainsi que les Audi A2 1.2 TDI, VW Lupo TDI «3 litres» et Smart Fortwo cdi (diesel).».¹¹

Selon un premier bilan réalisé par la Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle (Febiac), il semble, en effet, que la réduction d'impôt accordée depuis le premier janvier 2005 à l'achat de véhicules neufs émettant de faibles quantités de dioxyde de carbone (CO₂)¹² ne porterait pas encore ses fruits.¹³ Les chiffres de vente comparés de ces véhicules moins polluants entre janvier et mai 2005 et la même période de l'année précédente montrent, en effet, que si le nombre de véhicules très peu polluants a fortement augmenté, il ne représente qu'une part infime (0,14%) du total des véhicules vendus. Sur 237.356 véhicules neufs achetés entre janvier et mai 2005, on compte 11.917 véhicules à faible consommation.¹⁴

Si entre janvier et mai 2005, 168 voitures de la seconde catégorie ont été vendues à des particuliers, soit une forte augmentation (+243%) par rapport à la même période en 2004, durant laquelle 49 véhicules de ce type avaient été vendus suite à la réduction d'impôt de 15%¹⁵, il n'en reste pas moins que le nombre total de voitures concernées par la réduction d'impôt reste particulièrement faible : il devrait s'élever à 18.000 en 2005, soit à peine 3,8% des immatriculations de voitures.¹⁶

*« Dans la première catégorie, on retrouve 27 modèles parmi lesquels certaines Peugeot et Citroën équipées du 1.4 HDI 70 ch (206, C2 et C3...), la Daihatsu Cuore, la Fiat Panda 1.3 JTD Multijet, les Opel Corsa 1.3 CDTi et 1.0 Eco, les Renault Clio 1.5 dCi 65, 80 et 100 ch, les Smart Fortwo essence, et la Toyota Yaris 1.4 D-4D. Dans la seconde, ne figurent que 7 voitures dont la Toyota Prius à propulsion hybride essence – électricité ainsi que les Audi A2 1.2 TDI, VW Lupo TDI «3 litres» et Smart Fortwo cdi (diesel). ».*¹¹

Uit een eerste balans die terzake werd opgemaakt door FEBIAC, blijkt immers dat de belastingvermindering die sinds 1 januari 2005 wordt toegekend bij de aankoop van nieuwe voertuigen met een lage koolstofdioxide-uitstoot (CO₂)¹², nog geen vruchten zou afwerpen.¹³ De verkoopcijfers van die minder vervuilende voertuigen in de periode januari-mei 2005 tonen immers aan dat, in vergelijking met dezelfde periode in 2004, het aantal heel weinig vervuilende auto's weliswaar sterk is toegenomen, maar dat zij een slechts uiterst klein percentage (0,14%) van alle verkochte voertuigen uitmaken. Van de 237.356 nieuwe auto's die werden aangekocht in de periode januari-mei 2005 behoorden 11.917 voertuigen tot de categorie van de «zuinige» voertuigen¹⁴.

In de periode januari-mei 2005 werden 168 auto's van de tweede categorie verkocht aan privé-personen. Hoewel dat cijfer een sterke stijging inhoudt (+ 243%) in vergelijking met dezelfde periode in 2004 (waarin 49 voertuigen van dat type werden verkocht nadat de belastingvermindering van 15% werd ingesteld¹⁵), is het een feit dat het totaal aantal voertuigen die voor een belastingvermindering in aanmerking komen, bijzonder laag blijft; in 2005 zouden 18.000 soortgelijke voertuigen worden verkocht, wat nauwelijks 3,8 % van de nieuwe inschrijvingen uitmaakt¹⁶.

¹¹ Voir « Voitures propres et avantages fiscaux : un coup dans l'eau », Le Soir du 10 juin 2005. Notons qu'entre-temps Audi a arrêté la production de l'A2 et VW a fait de même avec la Lupo.

¹² Voir art. 145/28 du Code des impôts sur les revenus qui est applicable en cas d'acquisition d'une voiture, d'une voiture mixte ou d'un minibus à partir du 01.01.2005. (Art. 44, L 09.07.2004) M.B. 15.07.2004.

¹³ Voir « Les autos propres accélèrent progressivement », LLB du 16 juillet 2005, p.28.

¹⁴ Voir « Les autos propres accélèrent progressivement », LLB du 16 juillet 2005, p.28.

¹⁵ Voir « Les autos propres accélèrent progressivement », LLB du 16 juillet 2005, p.28.

¹⁶ Voir « La reine automobile rapporte 11,5 milliards à l'Etat », L'Echo du 13 août 2005, p.5.

¹¹ Zie «Voitures propres et avantages fiscaux : un coup dans l'eau », Le Soir, 10 juni 2005. Op te merken valt dat Audi inmiddels de productie van de A2 heeft stopgezet, en dat VW niet langer de Lupo maakt.

¹² Zie artikel 145/28 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, dat van toepassing is «in geval van verwerving van een personen-auto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus vanaf 01.01.2005» (artikel 44 van de wet van 9 juli 2004), Belgisch Staatsblad van 15 juli 2004.

¹³ Zie «Les autos propres accélèrent progressivement», La Libre Belgique, 16 juli 2005, blz. 28.

¹⁴ Ibidem, blz. 28.

¹⁵ Ibidem, blz. 28.

¹⁶ Zie «La reine automobile rapporte 11,5 milliards à l'Etat », L'Echo, 13 augustus 2005, blz. 5.

Plusieurs raisons expliqueraient, selon la Febiac, le peu d'impact de la réduction d'impôt: «*Primo*, l'avantage financier n'est réellement déterminant que pour des voitures soit commercialement confidentielles, soit qui sont clairement des produits de niche (Smart Fortwo, Toyota Prius...). *Secundo*, comme il ne s'agit pas d'un remboursement en espèces sonnantes et trébuchantes au moment de l'acquisition du véhicule, il n'est pas directement perceptible par l'acheteur: pour une voiture achetée en 2005, l'avantage ne concernera que l'exercice fiscal 2006, dont les conséquences financières ne se feront pas sentir avant 2007. Deux ans, c'est long... *Tertio*, il ne concerne que les personnes physiques, à l'exclusion des sociétés (qui ont immatriculé 46,2% des voitures neuves en 2003), et surtout la prime (pour la première catégorie) est limitée. Pour une Citroën C3 1.4 HDI d'une valeur de 13.650 euros, par exemple, elle n'est que de 409,50 euros.».¹⁷

C'est pourquoi, la présente proposition de loi envisage, d'une part, d'augmenter le pourcentage de la réduction, qui s'élève actuellement à 3% du prix d'achat du véhicule, à 7,5% du prix d'achat, TVA incluse, pour les véhicules qui rejettent entre 105 et 115 grammes de CO₂ par km et, d'autre part, de porter le plafond de la réduction de 615 euros à 1.640 euros afin de rendre l'avantage fiscal suffisamment attrayant pour les voitures qui ne sont pas des produits de niche mais qui doivent, malgré tout, être considérées comme des véhicules éco-performants.

Benoît DRÈZE (cdH)

Volgens FEBIAC liggen diverse factoren aan de basis van de geringe aantrekkingskracht van de belastingvermindering: «*Primo*, l'avantage financier n'est réellement déterminant que pour des voitures soit commercialement confidentielles, soit qui sont clairement des produits de niche (Smart Fortwo, Toyota Prius...). *Secundo*, comme il ne s'agit pas d'un remboursement en espèces sonnantes et trébuchantes au moment de l'acquisition du véhicule, il n'est pas directement perceptible par l'acheteur: pour une voiture achetée en 2005, l'avantage ne concernera que l'exercice fiscal 2006, dont les conséquences financières ne se feront pas sentir avant 2007. Deux ans, c'est long... *Tertio*, il ne concerne que les personnes physiques, à l'exclusion des sociétés (qui ont immatriculé 46,2% des voitures neuves en 2003), et surtout la prime (pour la première catégorie) est limitée. Pour une Citroën C3 1.4 HDI d'une valeur de 13.650 euros, par exemple, elle n'est que de 409,50 euros.».¹⁷

Om die reden beoogt dit wetsvoorstel de belastingvermindering, die thans 3% van de aankoop prijs van het voertuig bedraagt, op te trekken tot 7,5% van de aankoop prijs (BTW inbegrepen), voor de voertuigen met een CO₂-uitstoot van 105 tot 115 g/km. Bovendien ligt het in de bedoeling de bovengrens van de vermindering op te trekken van 615 euro tot 1.640 euro, teneinde het belastingvoordeel voldoende aantrekkelijk te maken voor auto's die, hoewel ze geen nicheproduct zijn, toch moeten worden beschouwd als milieuvriendelijke voertuigen.

¹⁷ Voir «Voitures propres et avantages fiscaux: un coup dans l'eau», Le Soir du 10 juin 2005.

¹⁷ Zie «Voitures propres et avantages fiscaux: un coup dans l'eau», Le Soir, 10 juni 2005.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

A l'article 145²⁸, alinéa 3, du Code des impôts sur les revenus, inséré par la loi-programme du 9 juillet 2004, les mots «3 p.c. de la valeur d'acquisition avec un maximum de 615 EUR» sont remplacés par les mots «7,5 p.c. de la valeur d'acquisition avec un maximum de 1.640 EUR».

10 novembre 2005

Benoît DRÈZE (cdH)

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 145²⁸, derde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 92, ingevoegd bij de programma-wet van 9 juli 2004, worden de woorden «3 pct. van de aanschaffingswaarde met een maximum van 615 EUR» vervangen door de woorden «7,5 pct. van de aanschaffingswaarde met een maximum van 1.640 EUR».

10 november 2005

TEXTE DE BASE

Code des impôts sur les revenus 1992

Chapitre III. Calcul de l'impôt

Section 1^{ère}. Régime ordinaire de taxation

Sous-section II *nonies*. Réduction pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre

Art. 145²⁸

Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses qui sont effectivement payées pendant la période imposable en vue d'acquérir à l'état neuf une voiture, une voiture mixte ou un minibus qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre et dont la conduite nécessite la possession d'un permis de conduire belge valable pour des véhicules de catégorie B ou d'un permis de conduire européen ou étranger équivalent.

La réduction d'impôt est égale à 15 p.c. de la valeur d'acquisition avec un maximum de 3280 EUR lorsque le CO₂ émis est inférieur à 105 grammes par kilomètre.

La réduction d'impôt est égale à 3 p.c. de la valeur d'acquisition avec un maximum de 615 EUR lorsque le CO₂ émis est de 105 grammes jusqu'à 115 grammes au maximum par kilomètre.

Les montants maximums de réduction d'impôt visés aux alinéas 2 et 3 peuvent être revus par le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Le Roi détermine, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'application de la réduction ainsi que la manière d'apporter la preuve que le véhicule répond aux normes prescrites.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ À LA PROPOSITION

Code des impôts sur les revenus 1992

Chapitre III. Calcul de l'impôt

Section 1^{ère}. Régime ordinaire de taxation

Sous-section II *nonies*. Réduction pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre

Art. 145²⁸

Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses qui sont effectivement payées pendant la période imposable en vue d'acquérir à l'état neuf une voiture, une voiture mixte ou un minibus qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre et dont la conduite nécessite la possession d'un permis de conduire belge valable pour des véhicules de catégorie B ou d'un permis de conduire européen ou étranger équivalent.

La réduction d'impôt est égale à 15 p.c. de la valeur d'acquisition avec un maximum de 3280 EUR lorsque le CO₂ émis est inférieur à 105 grammes par kilomètre.

La réduction d'impôt est égale à **7,5 p.c. de la valeur d'acquisition avec un maximum de 1.640 EUR¹** lorsque le CO₂ émis est de 105 grammes jusqu'à 115 grammes au maximum par kilomètre.

Les montants maximums de réduction d'impôt visés aux alinéas 2 et 3 peuvent être revus par le Roi, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Le Roi détermine, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'application de la réduction ainsi que la manière d'apporter la preuve que le véhicule répond aux normes prescrites.

¹ Art. 2

BASISTEKST

Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

Hoofdstuk III. Berekening van de belasting

Afdeling 1. Gewoon stelsel van aanslag

Onderafdeling II^{nonies}. Vermindering voor uitgaven voor de verwerving van een voertuig met een maximale uitstoot van 115 gram CO₂ per kilometer

Art. 145²⁸

Er wordt een belastingvermindering verleend voor de uitgaven die tijdens het belastbare tijdperk werkelijk zijn betaald voor de verwerving in nieuwe staat van een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met een maximale uitstoot van 115 gram CO₂ per kilometer en waarvoor het bezit van een Belgisch rijbewijs geldig voor voertuigen van de categorie B of een gelijkwaardig Europees of buitenlands rijbewijs vereist is voor de besturing ervan.

De belastingvermindering is gelijk aan 15 pct. van de aanschaffingswaarde met een maximum van 3280 EUR wanneer de CO₂-uitstoot minder dan 105 gram per kilometer bedraagt.

De belastingvermindering is gelijk aan 3 pct. van de aanschaffingswaarde met een maximum van 615 EUR wanneer de CO₂-uitstoot 105 tot maximaal 115 gram per kilometer bedraagt.

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

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de toepassingsmodaliteiten van de vermindering alsmede de wijze waarop het bewijs wordt geleverd dat het voertuig voldoet aan de gestelde normen.

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET VOORSTEL

Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

Hoofdstuk III. Berekening van de belasting

Afdeling 1. Gewoon stelsel van aanslag

Onderafdeling II^{nonies}. Vermindering voor uitgaven voor de verwerving van een voertuig met een maximale uitstoot van 115 gram CO₂ per kilometer

Art. 145²⁸

Er wordt een belastingvermindering verleend voor de uitgaven die tijdens het belastbare tijdperk werkelijk zijn betaald voor de verwerving in nieuwe staat van een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus met een maximale uitstoot van 115 gram CO₂ per kilometer en waarvoor het bezit van een Belgisch rijbewijs geldig voor voertuigen van de categorie B of een gelijkwaardig Europees of buitenlands rijbewijs vereist is voor de besturing ervan.

De belastingvermindering is gelijk aan 15 pct. van de aanschaffingswaarde met een maximum van 3280 EUR wanneer de CO₂-uitstoot minder dan 105 gram per kilometer bedraagt.

De belastingvermindering is gelijk aan **7,5 pct. van de aanschaffingswaarde met een maximum van 1.640 EUR**¹ wanneer de CO₂-uitstoot 105 tot maximaal 115 gram per kilometer bedraagt.

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

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de toepassingsmodaliteiten van de vermindering alsmede de wijze waarop het bewijs wordt geleverd dat het voertuig voldoet aan de gestelde normen.

¹ Art. 2