

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 mai 2011

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi-programme du 27 avril 2007
en vue d'instaurer une limite de CO₂
distincte pour les véhicules
à moteur à essence**

(déposée par M. Jef Van den Bergh
et Mme Nathalie Muylle et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 mei 2011

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de programmawet
van 27 april 2007 wat de invoering
van een aparte CO₂-limiet voor voertuigen
met een benzinemotor betreft**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh
en mevrouw Nathalie Muylle c.s.)

RÉSUMÉ

Les personnes qui achètent une voiture à faible émission de CO₂ ont droit à une réduction sur le prix d'achat. Étant donné que ce sont surtout les voitures diesel qui obtiennent de bons résultats sur le plan des émissions de CO₂, elles peuvent bénéficier en premier de cette réduction.

Cette proposition de loi tend à rendre le parc automobile plus respectueux de l'environnement en octroyant des limites plus larges pour les voitures à essence dans le système de réduction actuel. De cette manière, un nombre plus élevé de voitures à essence entreront en considération pour une réduction, ce qui favorisera un glissement du diesel vers l'essence, qui émet moins de particules fines.

SAMENVATTING

Wie een auto koopt met lage CO₂-uitstoot heeft recht op een korting op de aankoopprijs. Aangezien vooral dieselwagens goed scoren op CO₂-uitstoot, kunnen zij in de eerste plaats deze korting genieten.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe het wagenpark milieuvriendelijker te maken door in het bestaande kortingsstelsel ruimere grenzen toe te kennen voor benzineauto's. Op deze manier komen er meer benzineauto's in aanmerking voor een korting wat een verschuiving van diesel naar de minder fijn stof-uitstotende benzine mogelijk moet maken.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

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

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>		<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	
<i>Commandes:</i>		<i>Bestellingen:</i>	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél. : 02/ 549 81 60		Tel. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail : publications@lachambre.be		e-mail : publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi remplace une proposition antérieure (*Doc. Parl. Chambre 2010-2011*, n° 53K441/001), qui est retirée.

On peut constater une augmentation claire du nombre de véhicules diesel sur nos routes. En 2009, sur les plus de 5 millions de voitures particulières que comptait notre pays, 3 millions, soit 60 % des voitures, roulaient au diesel. En guise de comparaison, en 2008, aux Pays-Bas, le pourcentage de véhicules diesel n'était que de 17 %. Si nous comparons avec 1997, les statistiques sont effarantes: on constate une augmentation de 97 % en ce qui concerne le nombre de véhicules diesel, alors que le parc automobile total des voitures particulières n'a augmenté que de 17,6 % durant la même période. En 1997, il y avait presque deux fois plus de véhicules à essence que de véhicules diesel. Actuellement, le pourcentage de véhicules à essence n'est plus que de 40 %. Si nous regardons les chiffres des ventes, la "diésélisation" de notre parc automobile s'avère encore plus nette. En 2009, seule une voiture vendue sur 4 était une voiture à essence, alors que le pourcentage était encore de 65 % en 1990. Étant donné que le nombre de véhicules roulant avec des carburants alternatifs (GPL, GNC, électricité, ...) est négligeable, cela signifie qu'actuellement, plus de 7 Belges sur 10 optent pour un véhicule diesel lors de l'achat de leur voiture.

S'il se justifie pour de longues distances, le diesel semble moins convenir, tant du point de vue écologique que du point de vue économique, pour les personnes qui parcourent surtout de courts trajets. Il ressort d'un test budgétaire réalisé par le club de mobilité VAB que les voitures à moteur diesel ne sont pas du tout, sur notre réseau routier secondaire, aussi économes et sobres en CO₂ qu'on ne le croit généralement, avec une consommation de carburant moyenne qui, pendant le test, était supérieure de 20 % à la norme de consommation annoncée par les constructeurs automobiles. Le VAB conclut que les automobilistes parcourant moins de 15 000 kilomètres par an sur de courts trajets n'ont aucun intérêt économique à opter pour le diesel. L'automobiliste qui parcourt de courts trajets dans une voiture à moteur diesel doit même déboursier un surcoût qui varie entre 1 et 11 cents par kilomètre.

En 2007, le gouvernement a instauré une mesure visant à stimuler la vente de véhicules à faible émission de CO₂. Dès lors que ce sont surtout les voitures à moteur diesel qui obtiennent de bons résultats en termes d'émission de CO₂, ce sont elles qui bénéficient en

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel vervangt een eerder voorstel (*Parl. St. Kamer 2010-11*, nr. 53K441/001) dat wordt ingetrokken.

Er is een duidelijke toename te merken van het aantal dieselloertuigen op onze wegen. In 2009 reden er van de iets meer dan 5 miljoen personenwagens in ons land 3 miljoen op diesel, oftewel 60 %. Ter vergelijking, in 2008 bedroeg het aandeel in Nederland slechts 17 %. Als we vergelijken met 1997 zijn de statistieken onthutsend: een toename van 97 % wat het aantal dieselloertuigen betreft terwijl het totale wagenpark van de personenvoertuigen in dezelfde periode slechts met 17,6 % toenam. In 1997 waren er bijna dubbel zoveel benzine- als dieselloertuigen. Nu bedraagt het aandeel benzinevoertuigen nog maar 40 %. Als we de verkoopcijfers bekijken, blijkt de "verdieveling" van ons wagenpark nog meer uitgesproken. In 2009 was slechts 1 op de 4 verkochte wagens een benzine waar dit aandeel in 1990 nog 65 % bedroeg. Aangezien het aandeel voertuigen op alternatieve brandstof (LPG, CNG, elektriciteit, ...) verwaarloosbaar klein is, wil dit zeggen dat vandaag de dag meer dan 7 Belgen op 10 voor de aankoop van hun wagen voor een dieselloertuig opteren.

Waar diesel voor lange afstanden te verantwoorden is, lijkt deze brandstof, zowel ecologisch als economisch, minder geschikt voor mensen die vooral korte trajecten afleggen. Uit een budgettest van mobiliteitsclub VAB blijkt dat dieselwagens op ons secundair wegennet helemaal niet zo zuinig en CO₂-vriendelijk zijn als algemeen wordt aangenomen, met een gemiddeld brandstofverbruik dat tijdens de test 20 % hoger lag dan de verbruiksnorm opgegeven door de autoconstructeurs. De mobiliteitsclub concludeert dat voor automobilisten die minder dan 15 000 kilometer per jaar rijden via korte trajecten, er geen economisch argument is om voor diesel te kiezen. Voor een "kortrijder" met een dieselwagen is er zelfs een meerkost die schommelt tussen 1 en 11 eurocent per kilometer.

In 2007 voerde de regering een maatregel in om de verkoop van wagens met een lage CO₂-uitstoot te stimuleren. Aangezien vooral dieselwagens goed scoren op CO₂-uitstoot, kunnen zij in de eerste plaats van deze korting genieten. Wagens die minder dan 115 g CO₂/km

premier lieu de cette ristourne. Les voitures qui émettent moins de 115 g de CO₂ au kilomètre bénéficient d'une réduction de 3 % sur le prix d'achat, les voitures qui émettent moins de 105 g de CO₂ au kilomètre bénéficient d'une réduction de 15 %. Une réduction de 150 euros avant indexation est en outre prévue en cas d'acquisition d'une nouvelle voiture à moteur diesel qui émet moins de 130 g de CO₂ au kilomètre et dont l'équipement de série comprend un filtre à particules émettant 5 mg de particules fines au kilomètre au maximum. En 2008, cette mesure de réduction avait coûté 40 millions d'euros. En 2009, le montant total alloué a été de 65,6 millions d'euros, pour 76 887 véhicules "verts".

L'idée qui sous-tend la mesure est bonne — obtenir un parc automobile plus respectueux de l'environnement par une réduction des émissions de CO₂. Il est cependant erroné de se focaliser sur ce seul paramètre. Alors que les véhicules diesel sont performants en termes d'émission de CO₂, il n'en va pas de même en ce qui concerne les particules fines (particules de suie) et les oxydes d'azote. Le diesel émet en effet 50 fois plus de particules fines que l'essence. Or, les particules fines constituent précisément l'un des problèmes environnementaux les plus préoccupants du moment. Vecteurs de toutes sortes de substances nocives, telles que des métaux lourds et des dioxines, ces particules fines sont en effet extrêmement dangereuses pour la santé. Elles sont capables de pénétrer au cœur des poumons et de s'introduire dans les vaisseaux et peuvent, à terme, jouer un rôle dans le développement de tumeurs, de troubles respiratoires et de maladies cardiovasculaires. Dans notre pays, la concentration en particules fines est extrêmement élevée. La Belgique présente, avec les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Allemagne de l'Ouest (région de la Ruhr), l'un des taux de pollution atmosphérique les plus élevés d'Europe. 12 000 Belges meurent prématurément à cause des particules fines. En moyenne, nous perdons ainsi 13 mois de notre vie. Au niveau européen, nous sommes à la traîne dans ce domaine. La directive européenne 2008/50/CE¹ impose, entre autres, des valeurs cibles concernant les particules fines d'un diamètre inférieur à 2,5 µm (PM2.5) et les particules fines d'un diamètre inférieur à 10 µm (PM10).

En 2009, la Commission européenne a donné un avertissement officiel à la Belgique parce que notre pays n'avait pas atteint les normes en matière de particules fines. Depuis 2005, la valeur limite annuelle pour les particules fines PM10 s'élève à 40 µg/m³, une norme que nous atteignons. En revanche, nous dépassons la valeur limite pour la moyenne journalière de

uitstoten krijgen een korting van 3 % op de aankoopprijs, wagens die minder dan 105 g CO₂/km uitstoten mogen rekenen op een korting van 15 %. Daarnaast is er voor de aankoop van een nieuwe dieselwagen die minder dan 130 g CO₂/km uitstoot en die standaard uitgerust is met een roetfilter die maximum 5 mg fijn stof/km uitstoot ook een korting van 150 euro, voor indexatie, voorzien. In 2008 werd voor 40 miljoen euro gebruik gemaakt van deze korting. In 2009 werd voor 76 887 "groene" voertuigen een totaal bedrag van 65,6 miljoen euro uitgekeerd.

De idee achter de maatregel is goed — tot een milieuvriendelijker wagenpark komen met een lage CO₂-uitstoot. Het is echter fout om zich blind te staren op deze parameter alleen. Waar dieselwagens goed scoren inzake CO₂-emissie, presteren ze slecht wat fijn stof of roetdeeltjes en stikstofoxiden betreft. Diesel stoot namelijk 50 keer meer fijn stof uit dan benzine. En fijn stof is nu net één van de meest prangende milieuproblemen van het ogenblik. Als dragers van allerlei gevaarlijke stoffen, zoals zware metalen en dioxines, zijn deze fijne stofdeeltjes gevaarlijk voor de gezondheid. Ze kunnen diep in de longen en de bloedbaan doordringen en op termijn mogelijk een rol spelen in de ontwikkeling van tumoren, ademhalingsstoornissen en hart- en vaatziekten. De concentratie fijn stof in België is aanzienlijk. Samen met Nederland, Luxemburg en West-Duitsland (Ruhrgebied) behoort België tot de hot-spots in Europa voor wat buitenluchtvervuiling betreft. 12 000 Belgen sterven een vroegtijdige dood door fijn stof. Gemiddeld leveren we 13 maanden van ons leven in. Daarmee bengelen we Europees aan de staart. In de Europese Richtlijn 2008/50/EG¹ worden onder andere streefwaarden opgelegd inzake stofdeeltjes met een diameter kleiner dan 2,5 µm (PM2.5) en voor stofdeeltjes met een diameter kleiner dan 10 µm (PM10).

In 2009 gaf de Europese Commissie België een officiële waarschuwing omdat ons land de normen voor fijn stof niet haalde. Sinds 2005 bedraagt de jaargrenswaarde voor fijn stof PM10 40 µg/m³. Die norm halen we wel. Maar de grenswaarde voor daggemiddelde PM10-concentratie van maximaal 35 dagen een concentratie hoger dan 50 µg/m³ overschrijden we. Vooral in stedelijk

¹ Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

¹ Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.

concentration en PM10, à savoir maximum 35 jours où la concentration est supérieure à 50 µg/m³. C'est surtout en zone urbaine et industrielle que ces valeurs cibles ne sont pas atteintes. Nos résultats sont meilleurs en ce qui concerne la concentration de PM2,5 — en 2008, nous sommes restés sous la valeur limite de 25 µg/m³ à tous les endroits où sont pratiquées des mesures en Belgique. En 2015, un objectif plus strict de 20 µg/m³ sera cependant d'application, objectif qui, pour l'instant, n'est pas encore réalisable en zone urbaine². Des mesures permettant de réduire la quantité de particules fines dans notre pays s'imposent dès lors. Indépendamment de la réduction indirecte marginale pour une voiture équipée d'un filtre à particules, le système de réductions actuel ne tient pas compte de cette forme de pollution.

Il serait dès lors indiqué de prévoir, dans le système de réduction actuel, des conditions d'éligibilité plus larges pour les voitures à essence que pour les voitures au diesel. Davantage de voitures à essence pourraient ainsi prétendre à une réduction, ce qui permettrait d'abandonner le diesel au profit de l'essence, moins émettrice de particules fines. À plusieurs endroits de la loi, le gouvernement établit déjà une distinction entre les véhicules à essence ou au diesel. En premier lieu, dans le cadre de l'impôt des sociétés, dont les nouveaux barèmes relatifs à la déduction fiscale variable pour les véhicules d'entreprise relèvent le plafond des émissions de CO₂ pour les véhicules à essence³. Deuxièmement, un autre comparatif est utilisé pour calculer la cotisation de solidarité mensuelle forfaitaire prélevée sur un véhicule d'entreprise dans le chef de l'employeur⁴. Enfin, depuis 2010, pour la détermination de l'avantage de toute nature d'une voiture de société dans le chef de l'employeur, ce ne sont plus les chevaux fiscaux qui sont pris en compte, mais l'émission de CO₂, ce qui correspond aussi à une distinction entre essence et diesel⁵. Il semble par conséquent parfaitement logique d'instaurer également cette ventilation dans le système actuel de réduction pour les véhicules respectueux de l'environnement.

Il faut en outre tenir compte de la faisabilité financière permanente du système de réduction. La technologie automobile ne cesse en effet de progresser. En termes d'émission, les véhicules sont de plus en plus performants, si bien que les normes utilisées sont atteintes de plus en plus souvent et avec de plus en plus de facilité. Dans le monde politique et même à la FEBIAC, la Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du

en industriel gebied worden deze streefcijfers niet gehaald. Qua PM2,5-concentratie scoren we beter — in 2008 bleven we op alle meetplaatsen in België onder de grenswaarde van 25 µg/m³. In 2015 komt er echter een verstrengde doelstelling van 20 µg/m³ aan die voorlopig in stedelijk gebied nog niet haalbaar is². Maatregelen om de hoeveelheid fijn stof in ons land terug te brengen, dringen zich dan ook op. Los van de marginale zijdelingse korting voor een wagen met roetfilter, houdt het bestaande kortingsysteem geen rekening met deze vorm van vervuiling.

Het is daarom aan te raden om in het bestaande kortingsysteem ruimere grenzen toe te kennen voor benzinewagens dan voor dieselwagens. Op deze manier komen er meer benzinewagens in aanmerking voor een korting wat een verschuiving van diesel naar de minder fijn stof-uitstotende benzine mogelijk moet maken. De regering maakt al op verschillende plaatsen in de wet een onderscheid tussen diesel- en benzinevoertuigen. Ten eerste, in de vennootschapsbelasting waar de nieuwe schalen voor de variabele fiscale aftrek voor bedrijfswagens hogere bovengrenzen inzake CO₂-uitstoot opleggen voor benzinewagens³. Ten tweede, wordt een andere vergelijking gebruikt om de forfaitaire maandelijkse solidariteitsbijdrage geheven op een bedrijfswagen in hoofde van de werkgever te berekenen⁴. Tot slot, wordt sinds 2010 voor de berekening van het voordeel van alle aard van een bedrijfswagen in hoofde van de werknemer niet langer de fiscale pk maar de CO₂-uitstoot als basis genomen waarbij eveneens een onderscheid wordt gemaakt tussen benzine en diesel⁵. Het lijkt dan ook niet meer dan logisch dat deze opdeling ook in het bestaande kortingssysteem voor milieuvriendelijke voertuigen geïntroduceerd wordt.

Bovendien moet men rekening houden met de blijvende financiële haalbaarheid van dit kortingssysteem. De autotechnologie staat immers niet stil. De voertuigen blijven op het vlak van uitstoot verbeteren waardoor de gehanteerde normen steeds meer en makkelijker bereikt worden. Vanuit de politieke wereld en zelfs vanuit FEBIAC, de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie, is meer en meer te horen dat

² Milieuraapport Vlaanderen, p. 73-76.

³ Article 198bis du Code des impôts sur les revenus, tel qu'inséré par la loi-programme du 27 avril 2007.

⁴ Article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés.

⁵ Article 36 du Code des impôts sur les revenus, tel que modifié par la loi-programme du 23 décembre 2009.

² Milieuraapport Vlaanderen 2008, blz. 73-76.

³ Artikel 198bis van het Wetboek van de inkomstenbelastingen zoals ingevoegd door de Programmawet van 27 april 2007.

⁴ Artikel 38, § 3^{quater} van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers.

⁵ Artikel 36 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen zoals gewijzigd door de Programmawet van 23 december 2009.

cycle, de plus en plus de voix s'élèvent pour affirmer que les limites actuelles ne sont pas tenables. Aussi est-il indispensable de soumettre les limites à une révision, de sorte que le renforcement des normes constitue un défi permanent.

La question qui se pose, compte tenu des deux observations formulées ci-dessus, est la suivante: comment adapter les seuils actuels? Il convient en premier lieu de se fixer un objectif de départ ambitieux. Un niveau d'émissions de 100 g de CO₂/km nous semble constituer un seuil équitable à atteindre au minimum. Partant de ce seuil, nous proposons donc d'octroyer une réduction graduelle d'un montant fixe de 500 euros. En d'autres termes, chaque fois que les émissions diminuent de 10 grammes, la réduction augmente de 500 euros. On crée ainsi un véritable incitant pour mettre sur le marché et acquérir des voitures qui émettent de moins en moins de CO₂. Le montant fixe a pour autre avantage que l'on n'accorde désormais plus de remise sur l'achat d'options diverses, un effet pervers avéré du système actuel de réduction proportionnelle. Par ailleurs, nous accordons des plafonds plus élevés aux véhicules à essence. Dans ce cadre, il importe de tenir également compte des dernières technologies qui permettent de n'émettre que peu, voire pas du tout de particules fines, comme c'est le cas pour les véhicules fonctionnant au gaz naturel ou à l'électricité. Nous opérons dès lors une distinction entre, d'une part, les véhicules au diesel et, d'autre part, les véhicules à essence, au gaz ou à l'électricité. Les véhicules hybrides, qui combinent un moteur à combustion avec un moteur électrique, relèvent évidemment de cette deuxième catégorie.

de huidige grenzen niet houdbaar zijn. Het is daarom noodzakelijk om de grenzen aan een herziening te onderwerpen waardoor strengere normen een blijvende uitdaging vormen.

De vraag is — rekening houdend met de twee bovenstaande bedenkingen — op welke manier de bestaande limieten moeten worden aangepast? Ten eerste, moet vertrokken worden van een ambitieuze doelstelling. Een uitstoot van 100 gram/km CO₂ lijkt ons een gerechtvaardigde grens om minimaal na te streven. We stellen voor om vertrekkend van die grens een trapsgewijze korting toe te kennen van een vast bedrag van 500 euro, met andere woorden per 10 gram dat men beter doet komt er nog eens 500 euro bij. Op die manier creëert men een daadwerkelijke incentive om steeds CO₂-vriendelijkere wagens op de markt te brengen en aan te kopen. Het vast bedrag biedt bovendien het voordeel dat er niet langer een korting wordt toegekend op de kostprijs van allerhande opties, een neveneffect dat in het huidige systeem van een procentuele korting een realiteit is. Vervolgens kennen we voor benzinevoertuigen ruimere grenzen toe. Hierbij is het belangrijk ook rekening te houden met nieuwere technologieën die ook weinig tot geen fijn stof uitstoten zoals aardgas- en elektrische voertuigen. Daarom maken we het onderscheid tussen voertuigen met dieselmotor enerzijds en voertuigen met een benzine-, aardgas- of elektromotor anderzijds. Onder deze laatste categorie vallen uiteraard ook de zogenaamde hybridevoertuigen die zowel een verbrandingsmotor als een elektromotor aan boord hebben.

Nous obtenons donc le tableau suivant:

Dat brengt ons tot volgende tabel:

g CO ₂ /km — gram/km CO ₂ uitstoot moteur diesel — dieselmotor		g CO ₂ /km — gram/km CO ₂ uitstoot moteur à essence, au gaz naturel ou à l'électricité — benzinemotor, aardgasmotor, elektromotor		réduction — korting
de / van	à / tot	de / van	à / tot	Montant fixe / Vast bedrag
	0		0	6 000
1	10	11	10	5 500
11	20	21	20	5 000
21	30	31	30	4 500
31	40	41	40	4 000
41	50	51	50	3 500
51	60	61	60	3 000
61	70	71	70	2 500
71	80	81	80	2 000
81	90	91	90	1 500
91	100	101	100	1 000
			110	500

Compte tenu de la promesse du gouvernement de maintenir les réductions actuelles jusqu'à la fin de 2011, nous proposons de faire entrer cette nouvelle réglementation en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2012.

Outre la modification législative proposée, il est nécessaire que le gouvernement procède à une adaptation similaire dans l'arrêté royal du 8 juin 2007 fixant les règles pour l'octroi d'une réduction pour les dépenses faites en vue d'acquies un véhicule qui émet au maximum 115 grammes de CO₂ par kilomètre et un véhicule diesel équipé d'origine d'un filtre à particules.

Aangezien de regering de belofte heeft gedaan de huidige kortingen aan te houden tot eind 2011 stellen we voor om deze nieuwe regeling van kracht te laten gaan vanaf 1 januari 2012.

Naast de voorgestelde wetswijziging is er een initiatief nodig van de regering om een gelijkaardige aanpassing aan te brengen in het koninklijk besluit van 8 juni 2007 tot bepaling van de regels voor de toekenning van een korting voor de verwerving van een voertuig met een maximale uitstoot van 115 gram CO₂ per kilometer en van een dieselveertuig standaard uitgerust met een roetfilter.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Nathalie MUYLLE (CD&V)
Hendrik BOGAERT (CD&V)
Nahima LANJRI (CD&V)
Liesbeth VAN der AUWERA (CD&V)
Stefaan VERCAMER (CD&V)

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

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

Art. 2

L'article 147, § 1^{er}, de la loi-programme du 27 avril 2007 est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Il est accordé une réduction sur facture pour toutes les dépenses effectivement payées pour acquérir à l'état neuf une voiture, une voiture mixte ou un minibus qui émet au maximum 110 grammes de CO₂ par kilomètre.

Cette réduction s'élève:

1° pour les véhicules à moteur alimenté au diesel:

a) à 500 euros s'ils émettent entre 91 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 100 grammes de CO₂ par kilomètre;

b) à 1 000 euros s'ils émettent entre 81 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 90 grammes de CO₂ par kilomètre;

c) à 1 500 euros s'ils émettent entre 71 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 80 grammes de CO₂ par kilomètre;

d) à 2 000 euros s'ils émettent entre 61 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 70 grammes de CO₂ par kilomètre;

e) à 2 500 euros s'ils émettent entre 51 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 60 grammes de CO₂ par kilomètre;

f) à 3 000 euros s'ils émettent entre 41 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 50 grammes de CO₂ par kilomètre;

g) à 3 500 euros s'ils émettent entre 31 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 40 grammes de CO₂ par kilomètre;

h) à 4 000 euros s'ils émettent entre 21 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 30 grammes de CO₂ par kilomètre;

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 147 van de Programmawet van 27 april 2007 wordt § 1 vervangen als volgt:

“§ 1. Er wordt een korting op factuur verleend voor alle uitgaven die werkelijk zijn betaald om een personenauto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus in nieuwe staat te verwerven met een maximale uitstoot van 110 gram CO₂ per kilometer.

Deze korting bedraagt:

1° voor de voertuigen met een dieselmotor:

a) 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 91 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 100 gram CO₂ per kilometer;

b) 1 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 81 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 90 gram CO₂ per kilometer;

c) 1 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 71 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 80 gram CO₂ per kilometer;

d) 2 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 61 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 70 gram CO₂ per kilometer;

e) 2 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 51 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 60 gram CO₂ per kilometer;

f) 3 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 41 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 50 gram CO₂ per kilometer;

g) 3 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 31 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 40 gram CO₂ per kilometer;

h) 4 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 21 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 30 gram CO₂ per kilometer;

i) à 4 500 euros s'ils émettent entre 11 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 20 grammes de CO₂ par kilomètre;

j) à 5 000 euros s'ils émettent entre un gramme de CO₂ par kilomètre et maximum 10 grammes de CO₂ par kilomètre;

k) à 5 500 euros s'ils émettent moins d'un gramme de CO₂ par kilomètre;

2° pour les véhicules à moteur alimenté à l'essence, au gaz naturel ou à l'électricité:

a) à 500 euros s'ils émettent entre 101 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 110 grammes de CO₂ par kilomètre;

b) à 1 000 euros s'ils émettent entre 91 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 100 grammes de CO₂ par kilomètre;

c) à 1 500 euros s'ils émettent entre 81 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 90 grammes de CO₂ par kilomètre;

d) à 2 000 euros s'ils émettent entre 71 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 80 grammes de CO₂ par kilomètre;

e) à 2 500 euros s'ils émettent entre 61 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 70 grammes de CO₂ par kilomètre;

f) à 3 000 euros s'ils émettent entre 51 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 60 grammes de CO₂ par kilomètre;

g) à 3 500 euros s'ils émettent entre 41 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 50 grammes de CO₂ par kilomètre;

h) à 4 000 euros s'ils émettent entre 31 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 40 grammes de CO₂ par kilomètre;

i) à 4 500 euros s'ils émettent entre 21 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 30 grammes de CO₂ par kilomètre;

j) à 5 000 euros s'ils émettent entre 11 grammes de CO₂ par kilomètre et maximum 20 grammes de CO₂ par kilomètre;

i) 4 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 11 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 20 gram CO₂ per kilometer;

j) 5 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 1 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 10 gram CO₂ per kilometer;

k) 5 500 euro indien ze een uitstoot hebben van minder dan 1 gram CO₂ per kilometer;

2° voor de voertuigen met een benzinemotor, een aardgasmotor of een elektromotor:

a) 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 101 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 110 gram CO₂ per kilometer;

b) 1 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 91 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 100 gram CO₂ per kilometer;

c) 1 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 81 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 90 gram CO₂ per kilometer;

d) 2 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 71 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 80 gram CO₂ per kilometer;

e) 2 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 61 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 70 gram CO₂ per kilometer;

f) 3 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 51 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 60 gram CO₂ per kilometer;

g) 3 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 41 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 50 gram CO₂ per kilometer;

h) 4 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 31 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 40 gram CO₂ per kilometer;

i) 4 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 21 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 30 gram CO₂ per kilometer;

j) 5 000 euro indien ze een uitstoot hebben van 11 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 20 gram CO₂ per kilometer;

k) à 5 500 euros s'ils émettent entre un gramme de CO₂ par kilomètre et maximum 10 grammes de CO₂ par kilomètre;

l) à 6 000 euros s'ils émettent moins d'un gramme de CO₂ par kilomètre.

Les réductions sont accordées à l'ayant droit par l'intermédiaire du fournisseur des véhicules visés à l'alinéa 1^{er}."

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

17 mars 2011

k) 5 500 euro indien ze een uitstoot hebben van 1 gram CO₂ per kilometer tot maximaal 10 gram CO₂ per kilometer;

l) 6 000 euro indien ze een uitstoot hebben van minder dan 1 gram CO₂ per kilometer.

De kortingen worden toegekend aan de rechthebbende door tussenkomst van de leverancier van de in het eerste lid bedoelde voertuigen."

Art. 3

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2012.

17 maart 2011

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Nathalie MUYLLE (CD&V)
Hendrik BOGAERT (CD&V)
Nahima LANJRI (CD&V)
Liesbeth VAN der AUWERA (CD&V)
Stefaan VERCAMER (CD&V)