

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2005-2006

---

29 NOVEMBRE 2005

---

**Proposition de loi modifiant l'article 145/28 du 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 CO<sub>2</sub> par kilomètre**

(Déposée par M. Christian Brotcorne)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

Jamais la mobilité des personnes n'a été aussi élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Le nombre et 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 ...

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 (SO<sub>2</sub>) ou font l'objet d'interventions précises pour les maîtriser. Mais d'autres, en augmentation très rapide (CO<sub>2</sub>), ont un impact planétaire et à long terme (1).

Selon le Rapport fédéral sur le développement durable (2), des indicateurs permettent d'apprécier la

---

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

(2) *Ibid.*, p. 52.

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2005-2006

---

29 NOVEMBER 2005

---

**Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 145/28 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, teneinde de vermindering voor uitgaven voor de verwerving van een voertuig met laag verbruik met een uitstoot van 105 tot 115 gram CO<sub>2</sub> per kilometer op te trekken**

(Ingediend door de heer Christian Brotcorne)

---

## TOELICHTING

---

Nooit voordien is de mens zo mobiel geweest als vandaag. Hij verplaatst zich steeds vaker en ook steeds verder. Er bestaat inderdaad een steeds bredere waaier van mogelijke bestemmingen, waar de mens toegang kan krijgen tot goederen, diensten en contact met anderen.

De individuele vervoermiddelen overheersen in onze maatschappij en spelen tegelijk ook een kapitale rol in de vervuiling die wordt veroorzaakt door het verbruik van energie.

Sommige vervuilende stoffen die de kwaliteit van het leven plaatselijk beïnvloeden (ozonpieken), komen steeds minder voor (SO<sub>2</sub>) of raken beter onder controle dankzij specifieke acties. Andere daarentegen breiden zich bijzonder snel uit (CO<sub>2</sub>) en laten zich wereldwijd en op lange termijn gevoelen (1).

In het Federaal rapport inzake duurzame ontwikkeling (2) wordt aan de hand van indicatoren een beeld

---

(1) Zie het Federaal rapport inzake duurzame ontwikkeling 2002 «Een stap naar duurzame ontwikkeling?», Federaal Planbureau, blz. 45.

(2) *Ibid.*, blz. 51.

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 dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et celles de composés organiques volatils (COV).

C'est ainsi que le rapport précité 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 CO<sub>2</sub> continueront d'augmenter en contribuant au réchauffement climatique.

Si, dans le cas des émissions de 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 CO<sub>2</sub>.

Les effets irréversibles du réchauffement climatique dû aux émissions de CO<sub>2</sub>, 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 (1).

C'est pourquoi, dans le cadre du Protocole de Kyoto, notre pays s'est engagé à réduire globalement d'ici 2008-2012 ses émissions CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 de la Commission européenne et de la Convention cadre sur le changement climatique des Nations unies, les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté d'un peu plus de 6 % entre 1990 et 2000 (2).

gegeven van de verhouding tussen enerzijds de stijging van het BBP en anderzijds het energieverbruik en het vervoer van personen, maar ook tussen de stijging van het BBP en bepaalde gevolgen van het energieverbruik en het vervoer van personen, meer bepaald de uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) en van vluchtige organische stoffen (VOS).

Zo blijkt uit het genoemde rapport dat elke stijging van het BBP in de afgelopen 20 jaar heeft geleid tot een aanzienlijke verhoging van het energieverbruik en het personenvervoer.

Gelet op de vooruitzichten voor de komende 20 jaar, die bij voortzetting van het huidige beleid uitgaan van een gemiddelde economische groei op jaarbasis van 2,2 % tussen 1995 en 2010 en van 1,5 % tussen 2010 en 2020 in de OESO-landen, zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot blijven stijgen en bijdragen tot de opwarming van de aarde.

Op het gebied van VOS is het dankzij de technologische vooruitgang mogelijk geweest de uitstoot los te koppelen van de groei van het BBP, maar voor CO<sub>2</sub> is dit niet het geval.

De onomkeerbare effecten van de opwarming van de aarde als gevolg van de uitstoot van CO<sub>2</sub> evenals de menselijke gezondheidsproblemen die veroorzaakt worden door de verscheidene vervuilende stoffen die vrijkomen bij de verbranding van fossiele brandstoffen, zouden de toekomstige generaties weleens in hun behoefte kunnen hinderen (1).

Daarom heeft ons land er zich in het kader van het Protocol van Kyoto toe verbonden om tegen 2008-2012 zijn uitstoot van CO<sub>2</sub> met 7,5 % te verminderen tegenover de toestand in 1990, met het oog op de strijd tegen de klimaatverandering.

Om aan zijn verplichtingen te voldoen, zou België in 2008 een CO<sub>2</sub>-uitstoot moeten hebben van 135,27 miljoen ton, tegenover 146,24 miljoen ton in 1990.

Volgens de laatste uitstootinventarissen die ons land heeft bezorgd in het kader van het mechanisme voor de bewaking van de uitstoot van broeikasgassen van de Europese Commissie en het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, is de uitstoot van broeikasgassen tussen 1990 en 2000 echter gestegen met iets meer dan 6 % (2).

(1) Ibid, p. 53.

(2) Voir D. Gusbin et B. Hoornaert, « Perspectives énergétiques pour la Belgique à l'horizon 2030 », Bureau fédéral du plan, janvier 2004, p. 47.

(1) Ibid, blz. 52.

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

Calculer le pourcentage réel des diverses émissions du parc des véhicules existant n'est pas aisé. À cet égard, il convient de tenir compte de la composition du parc belge, du nombre de kilomètres parcourus, des caractéristiques de notre réseau routier. Même le relief et les conditions climatiques 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.

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 situation (1). 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. À l'exception du CO<sub>2</sub>, 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.

À cet égard, l'IFEU constate que si les émissions de CO<sub>2</sub> 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 étude (2) publiée récemment par le 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 CO<sub>2</sub>, et ne sont pas plus en mesure de comparer l'impact sur l'environnement des différents carburants.

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

(2) Voir «Choix d'une automobile: l'environnement pris en compte?», Cricoc, janvier 2004.

Het is geen sinecure het werkelijke aandeel te berekenen van elke stof die door het bestaande wagenpark wordt uitgestoten. In dat verband moet rekening worden gehouden met de samenstelling van het wagenpark in ons land, het aantal afgelegde kilometers en de kenmerken van ons wegennet. Zelfs het reliëf en de weersomstandigheden kunnen hierbij een niet te verwaarlozen rol spelen.

In 1992 heeft het *Institut für Energie- und Umweltforschung* (IFEU) uit het Duitse Heidelberg van het Duitse ministerie voor Leefmilieu de opdracht gekregen een model uit te werken met de naam TREMOD, dat in staat is dergelijke berekeningen te maken.

Dit model is in de loop der jaren voortdurend verfijnd en is nu het officiële instrument van de Duitse overheid voor de berekening en de schatting van de uitstoot in de vervoersector. Het wordt niet alleen in Duitsland toegepast, maar ook in Zwitserland, Oostenrijk en Nederland.

In ons land heeft de Belgische Federatie van de Automobiel- en Tweewielerindustrie (FEBIAC) het IFEU gevraagd de toestand te onderzoeken (1). Aan de hand van TREMOD hebben de Duitse onderzoekers op grond van gegevens over de samenstelling van het Belgische wagenpark onderzocht hoe de uitstoot en het brandstofverbruik in het wegvervoer geëvolueerd zijn in de afgelopen twintig jaar. Zij hebben ook een prognosemodel opgesteld voor de evolutie tot in 2020, met de bedoeling een beeld te krijgen van de kwaliteit van de lucht in de toekomst.

De resultaten van de uitstootberekeningen wijzen in dezelfde richting. Behalve voor CO<sub>2</sub> blijkt er voor alle vervuilende stoffen een vermindering van de uitstoot in de beschouwde periode, hoewel voor auto's het totale aantal afgelegde kilometers met 80 % gestegen is sinds 1980.

In dat verband stelt het IFEU vast dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> door het wegverkeer tot op vandaag gestaag is omhooggegaan en dat hij de komende 20 jaar wellicht zal stijgen met 2 tot 6 % als ook de mobiliteit 14 tot 22 % groter wordt.

Uit een recente studie van het OIVO (2) blijkt dat de consument zich amper bekommert om het milieu, wanneer hij een wagen koopt. Velen leggen niet de link tussen brandstofverbruik en CO<sub>2</sub>-uitstoot en weten ook niet welke gevolgen de verschillende brandstoffen voor het milieu hebben.

(1) Zie «De emissies en het energieverbruik door het wegverkeer in België (1980-2020)», terug te vinden op [www.febiac.be](http://www.febiac.be).

(2) Zie «Een auto kiezen: spelen de milieuaspecten een rol?», OIVO, januari 2004.

Pourtant, il faut bien constater que c'est l'utilisation de la voiture qui est la principale cause de pollution par l'automobile, davantage 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 CO<sub>2</sub>, 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 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 arrivant 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 CO<sub>2</sub>.

L'achat de véhicules neufs écopereformants constitue à ce sujet un enjeu crucial pour les politiques publiques: le renouvellement du parc automobile devant 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 soient accrus dans le sens de la mise sur le marché de voitures plus propres et plus respectueuses de notre environnement.

Notons à cet égard que le Service des Affaires environnementales du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement réalise annuellement un « Guide de la consommation de carburant » réunissant les données relatives à la consommation officielle de carburant et aux émissions spécifiques officielles de CO<sub>2</sub> pour chaque modèle disponible sur le marché des voitures neuves.

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 CO<sub>2</sub> (1) n'ont guère permis

(1) Voir l'arrêté royal du 5 septembre 2001 concernant la disponibilité d'information sur la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (*Moniteur belge* du 12 octobre 2001).

Toch moeten wij vaststellen dat precies het gebruik van de wagen de hoofdoorzaak is van de vervuiling die hij teweegbrengt, veeleer dan de productie ervan of de verwijdering van wrakken.

De belangrijkste criteria zijn de prijs, de betrouwbaarheid, de kwaliteit en de veiligheid van het product. Het brandstofverbruik — dat nochtans de CO<sub>2</sub>-uitstoot bepaalt — is eveneens een belangrijk keuzecriterium, maar dan wel eerder om economische dan om ecologische redenen.

Wat volgens de studie van het OIVO voor de consument telt, is dat zijn wagen ongeveer het gemiddelde verbruikt van alle wagens van dezelfde klasse, veeleer dan dat zijn wagen een welbepaald verbruikspeil moet hebben. De andere milieucriteria worden zelden spontaan vermeld en staan altijd slechts onderaan op het prioriteitenlijstje.

De concessiehouders die in het kader van deze enquête werden ondervraagd, zijn het grotendeels eens in hun antwoorden. Volgens hen zijn de keuzecriteria van de consument vooral de prijs, de veiligheid en het rijcomfort. Het brandstofverbruik komt slechts bij één concessiehouder op twee aan bod. De milieucriteria komen ook hier helemaal achteraan, ondanks het feit dat de meesten onder hen goed op de hoogte zijn van de gevolgen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Voor het overheidsbeleid is het van het grootste belang dat nieuwe auto's goed scoren op milieugebied: door de vernieuwing van het wagenpark moeten milieuvriendelijkere wagens in omloop worden gebracht.

Het is essentieel dat het publiek zich bewust wordt van de milieuaspecten van de auto, zodat er meer wordt gedaan om de wagens die op de markt worden gebracht, schoner en milieuvriendelijker te maken.

In dit verband stelt de Dienst voor het Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu jaarlijks een « Gids betreffende het brandstofverbruik » op, waarin zich alle gegevens bevinden over het officiële brandstofverbruik en de officiële CO<sub>2</sub>-uitstootwaarden voor elk model dat op de markt voor nieuwe wagens beschikbaar is.

Toch moet men vaststellen dat zowel deze gids, als de verplichting voor de concessiehouders om op nieuwe wagens een etiket aan te brengen met het gemiddelde brandstofgebruik en de gemiddelde uitstoot van CO<sub>2</sub> (1), niet voldoende zijn gebleken om

(1) Zie het koninklijk besluit van 5 september 2001 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het op de markt brengen van nieuwe personenauto's (*Belgisch Staatsblad* van 12 oktober 2001).

d'influencer le comportement des consommateurs ni même l'octroi d'un avantage fiscal à l'achat d'un véhicule neuf émettant de faibles quantités de CO<sub>2</sub> (1).

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, l'acheteur d'un véhicule ayant un taux d'émission égal ou inférieur à 115 grammes de CO<sub>2</sub>/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 (2).

« 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). » (3)

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'impôts accordée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005 à l'achat de véhicules neufs émettant de faibles quantités de CO<sub>2</sub> (4) ne porterait pas encore ses fruits (5).

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, ils ne représentent 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 (6).

(1) Voir l'article 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 1<sup>er</sup> janvier 2005. (Art. 44, L 9 juillet 2004) *Moniteur belge* du 15 juillet 2004.

(2) Pour l'exercice d'imposition 2006, le plafond est de respectivement 4 080 et de 760 euros.

(3) 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.

(4) 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 1<sup>er</sup> janvier 2005. (Art. 44, loi-programme du 9 juillet 2004), *Moniteur belge* du 15 juillet 2004.

(5) Voir « Les autos propres accélèrent progressivement », *La Libre Belgique* du 16 juillet 2005, p. 28.

(6) Voir « Les autos propres accélèrent progressivement », *La Libre Belgique* du 16 juillet 2005, p. 28.

het gedrag van de consument te beïnvloeden, net zomin als de toekenning van een belastingvoordeel bij aankoop van een nieuwe wagen met lage uitstoot van CO<sub>2</sub> (1).

Sinds 1 januari 2005 krijgt de koper van een voertuig met een CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer van 115 gram of minder een belastingvermindering van 3 % op de aankoopprijs van het voertuig, met een maximum van 615 euro. Bedraagt de CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer 105 gram of minder, dan is het belastingvoordeel nog groter, namelijk 15 % van de aankoopprijs, weliswaar met een maximum van 3 280 euro (2).

« In de eerste categorie tellen wij 27 modellen, waaronder enkele van Peugeot en Citroën met een 1.4 HDI 70 pk-motor (206, C2 en C3 ...), evenals de Daihatsu Cuore, de Fiat Panda 1.3 JTD Multijet, de Opel Corsa 1.3 CDTi en 1.0 Eco, de Renault Clio 1.5 dCi 65, 80 en 100 pk, de Smart Fortwo-modellen op benzine en de Toyota Yaris 1.4 D-4D. In de tweede categorie bevinden zich slechts 7 wagens, waaronder de Toyota Prius met hybride aandrijving benzine/elektriciteit, evenals de Audi A2 1.2 TDI, de VW Lupo TDI 3 liter en de Smart Fortwo cdi (diesel). » (3)

Uit een eerste balans van de Belgische Federatie van de Automobielen- en Tweewielerindustrie (FEBIAC) blijkt dat de belastingvermindering die sinds 1 januari 2005 van toepassing is op de aankoop van nieuwe wagens met lage uitstoot van CO<sub>2</sub> (4) nog niet het gewenste effect sorteert (5).

Uit de vergelijking van de verkoopscijfers van deze minder vervuilende wagens van januari tot mei 2005 met dezelfde periode vorig jaar blijkt immers dat ondanks de sterke stijging van het aantal minder vervuilende wagens, zij slechts een fractie vertegenwoordigen (0,14 %) van het totale aantal verkochte wagens. Op 237 356 tussen januari en mei gekochte nieuwe wagens waren er 11 917 wagens met laag verbruik (6).

(1) Zie art. 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 1 januari 2005 (art. 44, wet van 9 juli 2004), *Belgisch Staatsblad* van 15 juli 2004.

(2) Voor het aanslagjaar 2006 bedragen de maxima respectievelijk 4 080 en 760 euro.

(3) Zie « Voitures propres et avantages fiscaux : un coup dans l'eau », *Le Soir* 10 juni 2005. Intussen hebben Audi en Volkswagen de productie van respectievelijk de A2 en de Lupo stopgezet.

(4) Zie art. 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 1 januari 2005 (art. 44, programmawet van 9 juli 2004), *Belgisch Staatsblad* van 15 juli 2004.

(5) Zie « Les autos propres accélèrent progressivement », *La Libre Belgique* van 16 juli 2005, blz. 28.

(6) Zie « Les autos propres accélèrent progressivement », *La Libre Belgique* van 16 juli 2005, blz. 28.

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 % (1), 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 (2).

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. » (3).

C'est pourquoi, la présente proposition de loi envisage, d'une part, de majorer 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 CO<sub>2</sub> par km, et d'autre part, de porter le plafond de la réduction de 760 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.

Christian BROTCORNE.

Tussen januari en mei 2005 werden 168 wagens van de tweede categorie verkocht aan particulieren, wat een erg sterke stijging is (+243 %) vergeleken bij dezelfde periode vorig jaar, toen 49 wagens van dit type werden verkocht als gevolg van de belastingvermindering van 15 % (1). Toch blijft het totale aantal wagens waarvan sprake in het kader van de belastingvermindering bijzonder laag : ongeveer 18 000 in 2005, of amper 3,8 % van alle ingeschreven voertuigen (2).

Volgens FEBIAC zijn er verscheidene factoren die verklaren waarom de belastingvermindering weinig effect heeft : « Ten eerste is het financiële voordeel slechts doorslaggevend voor commercieel weinig verspreide wagens en voor wagens die duidelijk nicheproducten zijn (Smart Fortwo, Toyota Prius ...). Ten tweede, doordat het niet gaat om een terugbetaling in klinkende munt bij aankoop van de wagen, is het ook niet meteen merkbaar voor de koper. Voor een in 2005 gekochte wagen zal het voordeel immers pas gelden in het aanslagjaar 2006, waarvan de financiële gevolgen uiteindelijk pas voelbaar zijn in 2007. Twee jaar is een hele tijd ... Ten derde geldt het enkel voor natuurlijke personen en dus niet voor bedrijven (die in 2003 46,2 % van de nieuwe inschrijvingen vertegenwoordigden) en bovendien is de premie (voor de eerste categorie) beperkt. Voor een Citroën C3 1.4 HDI ter waarde van 13 650 euro bijvoorbeeld bedraagt de premie amper 409,50 euro. » (3)

Daarom heeft dit voorstel tot doel om enerzijds de waarde van de korting, die momenteel 3 % van de aankoopprijs van de wagen bedraagt, te verhogen tot 7,5 % van de aankoopprijs, inclusief btw, voor voertuigen die tussen de 105 en 115 gram CO<sub>2</sub> per km uitstoten en anderzijds de maximumwaarde van de korting op te trekken van 760 naar 1640 euro om het belastingvoordeel aantrekkelijk genoeg te maken voor wagens die geen nicheproducten zijn, maar desondanks goed scoren op milieugebied.

(1) Voir « Les autos propres accélèrent progressivement », *La Libre Belgique* du 16 juillet 2005, p. 28.

(2) Voir « La reine automobile rapporte 11,5 milliards à l'État », *L'Écho* du 13 août 2005, p. 5.

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

(1) Zie « Les autos propres accélèrent progressivement », *La Libre Belgique* van 16 juli 2005, blz. 28.

(2) Zie « La reine automobile rapporte 11,5 milliards à l'État », *L'Écho* van 13 augustus 2005, blz. 5.

(3) Zie « Voitures propres et avantages fiscaux : un coup dans l'eau », *Le Soir* van 10 juni 2005.

**PROPOSITION DE LOI**

---

**Article 1<sup>er</sup>**

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

**Art. 2**

À l'article 145/28, alinéa 3, du Code des impôts sur les revenus 1992, les mots « 3 % de la valeur d'acquisition avec un maximum de 760 euros » sont remplacés par les mots « 7,5 % de la valeur d'acquisition avec un maximum de 1 640 euros ».

30 septembre 2005.

Christian BROTCORNE.

**WETSVOORSTEL**

---

**Artikel 1**

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

**Art. 2**

In artikel 145/28, derde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 worden de woorden « 3 % van de aanschaffingswaarde met een maximum van 760 euro » vervangen door de woorden « 7,5 % van de aanschaffingswaarde met een maximum van 1 640 euro ».

30 september 2005.